ANNO XL - N. 3 COPIE 180.000 MARZO 1934 - ANNO XII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

L'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

nel decorso esercizio ha intensificato ancor più la sua opera di penetrazione fra le diverse categorie di cittadini.

Basti rilevare che nel 1933 il numero dei contratti proposti all'Istituto Nazionale delle Assicurazioni fu

di circa il 70 % superiore

a quello del 1932, che pure aveva segnato una notevole ascensione.

Il maggiore incremento risultò dalle

Assicurazioni Popolari

che mentre nel 1932 avevano portato un contributo di 59.807 nuovi contratti proposti, nel 1933 diedero invece un apporto di 135.002 contratti nuovi; nell'esercizio testè decorso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni potè quindi raccogliere, nella forma popolare

oltre 75.000 contratti

più che nell'esercizio precedente.

L'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

d'altra parte, non si è limitato a propagandare i sani principî dell'Assicurazione sulla vita, ma valendosi di tutte le più moderne risorse della tecnica attuariale ed adeguandosi al progresso sociale che il Fascismo ha impresso alla compagine nazionale, è andato praticamente incontro agli interessi e alle necessità di tutte le categorie di cittadini. Infatti:

- ha chiamato i suoi assicurati a partecipare agli utili dell'Azienda;
- ha creato e perfezionato non poche forme assicurative per rendere la previdenza più aderente alle diverse condizioni sociali dei cittadini;
- ha creato le « Polizze operaie », « Decennale », « Dopolavoro », « Fiat », tenendo nel massimo conto le inderogabili necessità dei lavoratori dell'industria, della classe impiegatizia, ecc.;
- ha reso tecnicamente perfetti i contratti di assicurazioni collettive, sia nelle citate forme popolari, sia nelle forme ordinarie;
- ha sviluppato e ancor più svilupperà in un prossimo avvenire le provvidenze sanitarie a favore degli assicurati.

L'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

che è anzitutto una forza finanziaria al servizio dello Stato, nel 1933, non meno che in precedenza, è stato sempre presente ovunque opere di pubblica utilità, creazioni o sviluppi di Enti voluti dallo Stato pel bene pubblico, risanamenti di centri urbani, bonifiche, ecc., lo abbiano richiesto.

GLI ASSICURATI DELL'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

devono sentirsi quindi orgogliosi di appartenere ad un Ente che per la sua potenza finanziaria, per la sua attività sociale e per la sua opera affiancatrice dello Stato è unico in Europa e devono fare di sè stessi i propagatori più fervidi della previdenza assicurativa, consigliando amici e congiunti ad entrare nella grande Famiglia dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni.

S. A. I. SOLEX — Torino, Via Nizza, 133 — Telefoni: 65-720 — 65-954

ALI NEL CIELO

Il riordinamento dei servizi aerei della S.A.N.A.

La Società Anonima Navigazione Aerea (*S.A.N.A.*) con sede a Genova e Direzione generale al Lido di Roma, dopo aver complessivamente percorso, in circa 8 anni di brillante attività nel campo dell'idroaviazione civile, oltre 7 milioni di km., volati in regolare esercizio di linea in tutti i cieli del Mediterraneo, e trasportato circa 65.000 passeggeri e quasi 1850 tonn. di merci, bagaglio e posta con una regolarità tecnica media del 98 %, ha provveduto, seguendo le direttive del Ministero dell'Aeronautica, ad integrare il proprio materiale di volo adeguandolo alle moderne esigenze dei servizi aerei civili sul mare.

E pertanto, disponendo di una flotta aerea nuova ed in perfetta efficienza, composta di 9 idrovolanti bimotori, 4 idrovolanti trimotori, 2 idrovolanti quadrimotori, e 70 motori aventi una potenza complessiva di quarantamila cavalli, la S. A. N. A., rispondendo prontamente agli intendimenti espressi dal Ministero dell'Aeronautica, ha predisposto una sostanziale revisione dei servizi aerei civili che le sono riservati, servizi che, dal 15 gennaio sono esercitati con le caratteristiche di frequenza e di itinerario sottoindicate:

Freccia Rossa Diretta: Linea Roma-Tripoli con scalo intermedio unico a Siracusa e frequenza trisettimanale nei due sensi, servita da nuovissimi trimotori, capaci fino a 20 passeggeri sistemati nel modo più lussuoso. Ad una velocità di crociera superiore a 200 km. all'ora, il viaggio Roma-Tripoli o viceversa può essere compiuto in circa sei ore, delle quali poco più di 5 in volo.

Freccia Rossa Turistica: Linea Roma-Tripoli con scali intermedi a Napoli, Siracusa e Malta, e frequenza trisettimanale nei due sensi, servita da idrovolanti bimotori capaci fino a 10 passeggeri sistemati nel modo più confortevole. Con le due freccie rosse è stata pertanto assicurata, dal 15 gennaio la connessione giornaliera di Roma con Tripoli e viceversa *per tutto l'anno.*

Freccia Azzurra Diretta: Linea Roma-Marsiglia senza scalo, a frequenza trisettimanale nei due sensi, servita da nuovissimi idrovolanti trimotori capaci fino a 20 passeggeri sistemati nel modo più comodo. Ad una velocità di crociera superiore ai 200 km. all'ora, il viaggio Roma-Marsiglia o viceversa può essere compiuto in poco più di 3 ore. Da Marsiglia, in coincidenza con i servizi aerei della Air-France, la freccia azzurra diretta trova utili connessioni per Parigi, estensibili almeno per sei mesi dell'anno a Londra, Anversa, Amsterdam. Viene così a realizzarsi per tutto l'anno, ed in giornata, la comoda connessione nei due sensi per ora trisettimanale ed in servizio aereo combinato S. A. N. A.-Air-France, di Roma con Parigi in poco più di 6 ore di volo con una breve sosta a Marsiglia.

Freccia Azzurra Turistica: Linea Roma-Barcellona con scali intermedi a Genova e Marsiglia, servita da idrovolanti bimotori e quadrimotori capaci rispettivamente di 10 e di 20 passeggeri. Frequenza trisettimanale nei due sensi con orari che consentono ogni utile coincidenza ferroviaria ed aerea ed itinerario che rivela la superba visione della costa tirrenica e ligure, della costa azzurra e della riviera spagnuola.

Freccia Verde Turistica: Linea Roma-Palermo con scalo intermedio a Napoli, servita da idrovolanti bimotori capaci di 10 passeggeri. Frequenza trisettimanale nei due sensi con orari che consentono, a Palermo, la connessione con la linea aerea Palermo-Tunisi nei due sensi, e con itinerario che sorvola, fra l'altro, l'incantevole Golfo di Napoli.

Il sopraindicato nuovo programma viene esercitato con tariffa sensibilmente ridotta rispetto a quelle applicate anteriormente.

Linea aerea regolare Brindisi-Singapore.

La magnifica linea aerea che con un volo di ben 5739 miglia, univa Brindisi alla Birmania, è stata prolungata sino all'estremità meridionale della penisola di Malacca, raggiungendo così uno sviluppo di 7133 miglia. Infatti, l'apparecchio quadrimotore della « Imperial Airways » anzichè terminare il suo volo a Rangoon, proseguirà fino a Singapore.

L'idrovolante addetto alla linea stessa parte dall'idroscalo di Brindisi ogni lunedì mattina per raggiungere nella stessa giornata Atene donde riparte il giorno successivo arrivando il martedì a Gaza in Palestina, dopo aver sostato ad Alessandria d'Egitto ed al Cairo. Riparte da Gaza la mattina del mercoledì per arrivare la sera a Bassora nell'Irak sostando solo a Bagdad. Ripreso il volo la mattina successiva, scende a Kuweit, a Bahrein e a Shardjah in Arabia per trascorrere in quest'ultima località la notte. Riparte il venerdì all'alba toccando Gwadar e Karaci in India per scendere la sera a Jodhpur, donde riparte il sabato mattina per Delhi, Cawnpore, Allahabad e Calcutta. All'alba della domenica lasciata la capitale dell'India britannica ed entrato in Birmania, tocca Akyab e Rangoon, donde il lunedì successivo riparte per Bangkok la capitale del Siam, Bandon e Alor Star nella Malacca. Il martedì successivo raggiunge nella mattinata Singapore,

ultimo scalo del lunghissimo volo durato 9 giorni.

Nel ritorno l'apparecchio lascia Singapore la domenica mattina per arrivare a Brindisi, dopo aver fatto scalo nelle medesime località dell'andata, il lunedì della settimana successiva.

Notevole sviluppo aviatorio in Libia.

Con la fine del 1933 si è compiuto il secondo anno di attività di volo della « Nord Africa Aviazione » con 308.000 km. complessivamente percorsi in 2013 ore di volo in piena regolarità. Il movimento complessivo dei passeggeri, nell'anno 1933, fu di 3199 dei quali 990 tra Bengasi e Sirte e tra Sirte e Tripoli; 281 tra Bengasi e Cirene; 352 tra Cirene e Derna; 377 tra Derna e Tobruch.

Il movimento complessivo della posta fu di kg. 11.700, oltre notevolissima quantità di merci e bagagli. Nei 278 viaggi della Bengasi-Tripoli e 108 della Bengasi-Tobruch nessun incidente alle persone e alle cose trasportate.

Omologazione di « records » conquistati dall'Italia.

La Commissione Sportiva della Federazione Aeronautica Internazionale ha omologato come primati internazionali di altezza per aeroplani leggeri:

Il volo compiuto dal pilota Giovanni Zappetta su aeroplano « Nuvoli N. 5 », N. 1 motore da 75 CV., riconoscendo in m. 6951 l'altezza raggiunta nella terza categoria degli aeroplani leggeri multiposti di peso inferiore ai kg. 280.

Il volo compiuto dal pilota Furio Niclot su aeroplano « Eta » « CNA », motore CNA C. 7 da 160 CV, riconoscendo in m. 10.008 l'altezza raggiunta nella seconda categoria degli aeroplani leggeri monoposti di peso inferiore a kg. 450.

Il traffico aereo dell'Impero Britannico.

Da un rapporto della Imperial Airways per l'anno terminato al 31 marzo 1933, risulta che i traffici aerei di tale Compagnia hanno mostrato un aumento del 75 % circa in confronto all'anno precedente.

Considerando le sole linee europee di detta Società si nota che il numero dei passeggeri trasportati è salito a 42.892, in confronto a 24.192 nel corrispondente periodo 1931-32, ed a 21.879 nel 1930-31.

Esaminato sotto il punto di vista delle miglia-tonnellate, il traffico europeo ha raggiunto, nell'anno terminato al 31 marzo 1933, miglia-tonn. 1.060.591, contro 643.119 nell'anno precedente. Le miglia volate sono aumentate da 719.060 a 779.108.

Anche l'attività delle linee aeree verso i Paesi dell'Impero (India e Sud-Africa) ha mostrato notevole incremento, ed anzi, per la prima volta, le miglia-tonn. di tali servizi hanno superato il totale di quelle delle linee europee, salendo da 608.634 nell'anno 1931-32 a 1.136.131 nel 1932-33; le miglia volate sono salite da 1.002.902 a 1.251.885.

Il numero dei passeggeri è aumentato, sempre negli ultimi due anni, da 2050 a 5098.

I profitti netti della Imperial Airways sono ascesi a 52.894 sterline rispetto a 10.187 nel 1931-32.

Linea aerea Berlino-Mosca.

Nel gennaio scorso è stato ripristinato il servizio aereo quotidiano sulla linea Berlino-Danzica-Königsberg-Kovno-Mosca. La linea, lunga 1700 km., viene coperta in 9 ore e mezza. Il servizio è disimpegnato da aeroplani trimotori metallici, con cabine riscaldate, e posti per dieci persone. Gli apparecchi sono provvisti di carrelli combinati a ruote o a slitta a seconda delle esigenze.

Collegamento aereo Berlino-Varsavia.

In base alle trattative polacco-tedesche che hanno avuto luogo nel gennaio scorso, è stato realizzato l'accordo tra la Compagnia tedesca « Lufthansa » e la Compagnia polacca « LOT » per il collegamento aereo Berlino-Varsavia che verrà inaugurato nella prossima estate.

Servizi aerei sul Baltico e Nord Europa.

La Compagnia « Deruluft » riprenderà il 1° maggio p. v. l'esercizio della linea aerea regolare Berlino-Leningrado. In seguito ad accordo speciale intervenuto fra la A. B. Aerotransport, l'Aero O. Y. e la Deruluft, un servizio diretto fra Stoccolma e Leningrado, attraverso l'Estonia e la Finlandia, sarà assicurato in ambedue le direzioni; il tratto Leningrado-Reval sarà esercito dalla Deruluft con aeroplani terrestri, mentre quello Reval-Stoccolma sarà esercito con idrovolanti dalle Società svedese e olandese.

Per l'aeronavigazione mediterranea.

Sono state recentemente portate a termine trattative per sostituire con una installazione più potente l'attuale stazione radio dell'aeroporto di Falero presso Atene.

Si potrà d'ora in avanti attraversare il Mediterraneo con la sicurezza di ricevere i bollettini meteorologici provenienti dalle stazioni europee entro un raggio di circa 100 miglia da Atene, fatto questo che ha notevole importanza specialmente durante l'inverno. Finora il raggio d'azione della stazione di Falerone era stato inferiore alle 50 miglia, in condizioni sfavorevoli, e gli idrovolanti dovevano spesso volare con forte vento contrario e incontrare tempo cattivo senza avere la possibilità di esserne avvertiti mediante la radio. La nuova stazione dovrebbe essere udita anche sorvolando Creta o Corfù ed i segnali dovrebbero essere ricevuti anche presso Brindisi.

Il sorvolo del Pacifico di una squadriglia di idrovolanti americani.

Un importante volo in formazione è stato intrapreso da una squadriglia di 6 idrovolanti bimotori «Consolidated» dell'aviazione della Marina americana.

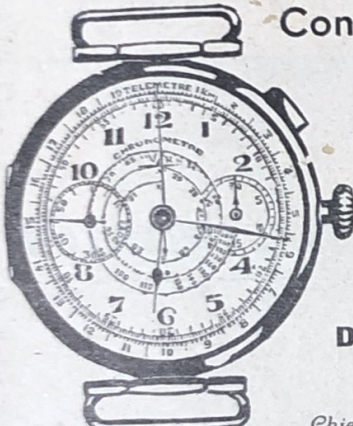
Seguendo l'esempio dell'Italia, l'aeronautica americana si è accinta ad una crociera collettiva da S. Francesco di California a Pearl Harbour presso Honolulu nelle isole Hawaii. Si tratta di un percorso marino di circa 3850 km.

Lo svolgimento del volo è stato regolarmente seguito con la marconigrafia, e sei navi da guerra sono state scaglionate lungo la rotta con l'incarico di emettere bollettini meteorologici e venire in aiuto agli aviatori in caso di ammaraggi forzati.

La squadriglia, al comando del Col. MacGinnis ha ammarato a Pearl Harbour dopo circa 25 ore di volo. La velocità media degli apparecchi è stata di circa 145 km.-h.

L'equipaggio che ha partecipato alla crociera ha già compiuto altre due crociere sullo stesso tipo di idrovolante.

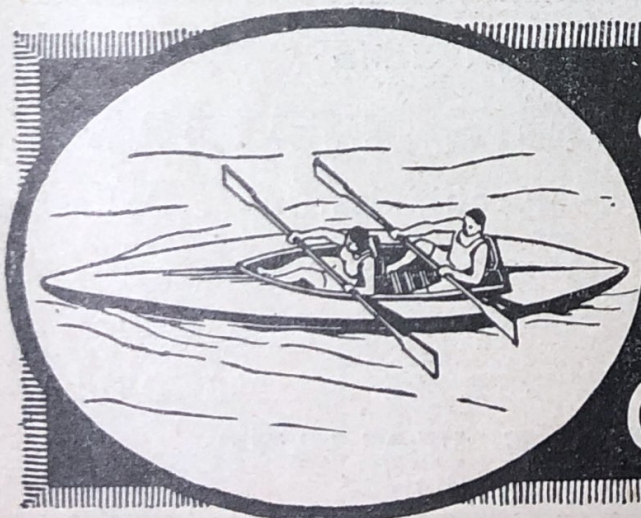
Infatti ai primi di settembre scorso la formazione dei sei «Consolidated» coprì senza scalo, il percorso fra la base navale di Hampton Roads, presso Norfolk, in Virginia, e Coco-Solo, nella zona del canale di Panama, stabilendo, con 3310 km., un primato di distanza per idrovolanti.

Nell'ottobre la stessa squadra ha fatto un nuovo volo effettuando, in due tappe, il percorso Coco-Solo-San Diego (California), con scalo a Acapulco (Messico).

L'impiego di aerostati motorizzati.

L'aeronautica militare francese ha deciso di sopprimere i palloni frenati e sostituirli con aerostati motorizzati. Questi sarebbero provvisti, invece della navicella, di una leggera e profilata fusoliera di aeroplano, sulla parte esterna della quale viene fissato un motore da 60 cavalli che permetterà all'aeromobile di effettuare evoluzioni alla velocità di 40 km. orari con vento nullo.

Impiego di aeroplani a scopo pubblicitario.

Sono stati recentemente compiuti nel cielo di Vienna, interessanti esperimenti pubblicitari con un apparecchio ungherese.

Uno speciale dispositivo, posto nell'interno delle ali, permette alle 700 lampadine elettriche in esse applicate, di cambiare ogni sei secondi il colore delle lettere trasparenti sulle ali e formanti il testo della pubblicità. Il testo dell'iscrizione è risultato chiarissimo e facilmente leggibile da terra, appunto per il continuo alternarsi dei due colori bianco e rosso.

Costruzione di aerodromi galleggianti.

Con riferimento a quanto pubblicato nello scorso numero di questa rubrica, si segnala che il Governo americano ha ufficialmente annunziato che non si interesserà più al progetto per la costruzione di aeroporti galleggianti, fino a che i Paesi esteri non daranno garanzia di rispettarne la neutralità durante un'eventuale guerra.

L'unica garanzia che verrebbe accettata dal Governo americano sarebbe quella di una cooperazione finanziaria al progetto stesso da parte dei governi esteri.

Il primato internazionale di distanza per idro portato a 4300 km.

L'idrovolante transatlantico « La Croce del Sud » ha recentemente battuto il *record* internazionale di distanza in linea retta per idrovolanti, volando dallo stagno di Berre (Marsiglia) a San Luigi del Senegal.

Esso ha coperto la distanza di km. 4300 in 23 ore di volo. Il precedente *record* era detenuto ufficialmente da Mermoz con km. 3173, ma in realtà esso era già stato sorpassato dagli Stati Uniti col volo in squadra di sei idro su un percorso di circa 3850 km. e di cui abbiamo dato notizia a pagina precedente.

L'apparecchio, dopo aver sostato due giorni a S. Luigi, ha intrapreso la traversata dell'Atlantico e l'ha portata a termine ammarando a Porto Natal (Brasile) dopo aver coperto 3200 km. in 19 ore e 48'.

La « Croce del Sud » è un idrovolante « Latécoère 300 » a 4 motori Hispano Suiza da 650 HP riuniti in tandem a due a due.

Le sue caratteristiche principali sono:

apertura alare	m.	44,2
lunghezza	»	25,83
altezza	»	6,39
superficie	mq.	260
peso a vuoto	kg.	11.300
peso totale	»	23.000
velocità massima	km.-h.	210
raggio d'azione	km.	4.800

Radiofaro di Croydon (Londra).

Un dispositivo indicatore che serve a guidare gli aeromobili sul raggio di guida del radiofaro è stato sottoposto a prove ripetute col radiofaro di Croydon (Londra).

Il radiofaro ha provato nella pratica che poteva servire di guida agli aeromobili a partire da una distanza di km. 160 fino a m. 180 dalla stazione.

La stazione emetterà d'ora innanzi sulle onde corte anzichè sulle onde lunghe adoperate finora e la torre emittente sarà ridotta da 30 a 9 metri, ciò per evitare ogni minimo pericolo in caso di nebbia.

« Records » d'altezza con carico.

Con apparecchio « Lioré et Olivier LeO 225 », il pilota Bourdin ha recentemente battuto i *records* internazionali di altezza con 500, 1000 e 2000 kg. di carico, raggiungendo la quota di 8864 metri.

L'apparecchio impiegato è un idrovolante biplano da bombardamento « gros porteur » munito di due motori laterali Hispano Suiza tipo 12 Xbrs da 500 CV.

Il LeO 225 può essere facilmente trasformato in terrestre sostituendo gli scafi con un carrello d'atterraggio.

Caratteristiche principali del LeO 225:

	terrestre		idro	
apertura alare	m.	24,79	m.	24,79
lunghezza	»	14,96	»	15,90
altezza	»	6,06	»	6,63
superficie portante	mq.	120	mq.	120
peso a vuoto	kg.	4.050	kg.	4.700
carico utile	»	4.410	»	3.760
velocità a m. 4000	km.-h.	235	km.-h.	225
quota di tangenza	m.	7.500	m.	7.200

Il « record » di velocità su 100 km.

Il pilota francese Louis Massotte ha recentemente battuto il *record* del mondo di velocità su 100 km., ad una media oraria di km.358,159. Il miglior tempo ottenuto su 100 km. fu di 16' 40" ad una media di km.-h. 360,216.

Il *record* precedente apparteneva al tedesco Untucht con 347,477 km.-h.

Decentralizzazione dell'industria aeronautica francese.

Dopo la concentrazione delle diverse imprese di costruzioni aeronautiche, concentrazione voluta dal Ministro dell'Aria francese, sembra che lo Stato faccia dei progetti per la decentralizzazione delle officine di aviazione del Paese.

Per ragioni di sicurezza si vuole, per quanto possibile, stabilire delle nuove officine, disseminate nelle regioni al sud della Loira. Questa intenzione concerne tanto le fabbriche di aeroplani quanto le fabbriche di motori. Per preparare l'effettuazione di questo spostamento, che non sarà di breve durata, verrà prelevata su ogni ordinazione dello Stato una percentuale limitata fra il 2 e il 10 % per la costituzione di un fondo speciale.

Primato femminile di durata in volo.

E' stato recentemente intrapreso da due aviatrici americane il tentativo per battere il primato femminile di durata in volo. Il tentativo si è svolto nel cielo di Miami nella Florida, con apparecchio monoplano, pilotato a turno dalle due aviatrici.

I rifornimenti si sono svolti regolarmente per mezzo di un altro apparecchio munito dell'apposito dispositivo. Il monoplano ha

atterrato dopo 9 giorni, 21 ore e 43', battendo così largamente il primato precedente che era detenuto con un tempo di 8 giorni, 4 ore e 5'.

Nuovo tipo di stazione radio per apparecchi commerciali.

E' stato sperimentato con successo, lungo la rotta Londra-Città del Capo, un nuovo apparecchio radio per aeroplani, studiato per superare ogni ostacolo dovuto a cattive condizioni atmosferiche.

L'apparecchio è un ricevitore-trasmettitore ad onde corte, studiato dai tecnici della « Standard Telephone and Cables Ltd. ».

Un tecnico delle « Imperial Airways » ha dichiarato che durante le trasmissioni sperimentali tra gli aeroplani del tipo passeggeri e le stazioni terrestri, sono stati ottenuti risultati notevoli, specialmente sulle onde corte (tra i 40 e gli 80 metri).

Le prove sono state eseguite sui nuovi apparecchi « Atalanta » per passeggeri. Mentre sorvolava il Nilo Bianco tra lo Juba e Kampala, un velivolo ha potuto stabilire una comunicazione bilaterale con la stazione delle Poste di Portishead, presso Bristol, cioè ad una distanza di 4000 miglia in linea d'aria.

In un'altra occasione è stata stabilita una comunicazione bilaterale con Miami, Florida, cioè a circa 6800 miglia.

Bilancio dei viaggi compiuti dal dirigibile « Graf Zeppelin ».

Da una statistica recentemente compilata dalla Società « Luftschiffbau Zeppelin » di Friedrichshafen, si possono desumere i seguenti dati sui viaggi finora compiuti dal dirigibile « Graf Zeppelin » fin dalla sua messa in servizio.

Nel 1933 il dirigibile ha effettuato 64 viaggi con un totale di 212.381 chilometri volati in 2074 ore di volo, trasportando 1314 passeggeri. Nello stesso anno il « Graf Zeppelin » ha eseguito 8 viaggi nell'America del Sud con un totale di km. 175.661 in 1626 ore di volo. In detto servizio transatlantico furono trasportate 1080 persone, di cui 478 passeggeri; vennero inoltre trasportati kg. 2591 di posta e kg. 2086 di merci.

Dalla sua entrata in servizio — verso la fine del 1928 — il « Graf Zeppelin » ha eseguito in tutto 355 viaggi, superando km. 743.365 in 7351 ore di volo. I relativi dati di trasporto sono i seguenti: 8900 passeggeri (equipaggio compreso: 23.390); inoltre — senza l'ultimo viaggio nell'America del Sud e del Nord — 17.591 chilogrammi di posta e 37.177 chilogrammi di merci.

Anche il programma per l'anno 1934 è stato fissato. Probabilmente nello stesso anno entrerà in servizio il nuovo dirigibile « L.Z. 129 » i cui lavori di montaggio a Friedrichshafen sono già annunciati.

POSTE · TELEGRAFI

Recapito di pacchi per espresso.

E' ammesso, con effetto immediato, il servizio di *recapito per espresso* anche dei pacchi non *urgenti* provenienti dall'estero e diretti nel Regno, perchè non eccedenti il peso di kg. 5.

Tali pacchi, trasmessi coi mezzi normali di trasporto, vengono però recapitati a domicilio con le stesse norme vigenti per i pacchi urgenti. Sui pacchi in parola e sui relativi bollettini di spedizione, quando ne è richiesto il recapito per espresso, va sempre apposta l'etichetta di colore rosso cupo coll'indicazione « Exprès ».

Ai fini del sollecito ricevimento dei pacchi provenienti dall'estero, torna opportuno ricordare i tre tipi caratteristici di spedizione:

a) *urgente espresso* (pacchi urgenti e da recapitarsi per espresso);

b) *urgente* (pacchi urgenti per i quali non è richiesto anche il recapito a domicilio per espresso);

c) *espresso* (pacchi non urgenti, ma che vengono recapitati a domicilio per espresso).

Istituzione di Ricevitoria a Sabaudia.

Nel nuovo Comune di Sabaudia è stata istituita una Ricevitoria di 2ª classe per i servizi postali e telegrafici.

Nuove disposizioni e tariffe nel servizio telegrafico.

In applicazione della Convenzione internazionale di Madrid (1932) si riportano le variazioni di tariffe e disposizioni qui appresso indicate in aggiunta a quelle pubblicate a pag. XI del precedente fascicolo de *Le Vie d'Italia*, e che hanno pure avuto vigore dal 1° gennaio u. s.

Sono variate le tasse per parola in lire-oro per i telegrammi ordinari diretti, per le vie normali, ai Paesi sottoindicati:

	Ordinari	di stampa	CDE	ELT
Finlandia	0,44	0,22	0,308	0,22
Marocco-Zona Spagnola	0,41	0,205	0,287	—
Turchia d'Europa e d'Asia	0,46	0,23	0,322	—
Principe e S. Tomé (Africa occid)	4,39	—	2,634	—

Non sono più ammessi i telegrammi — via Italcable — per tutti i Paesi dell'Asia, e quelli — via Italo Radio — per le seguenti isole dell'Oceania: Christmas Island, Is. Cocos (Keeling), Cook o Hervey, Figi, Kawau (N. Z.), Norfolk, Sarawak (Borneo), Tahiti e Unione (Tokelau).

Le tasse per parola in lire-oro per i telegrammi ordinari diretti — via Italo Radio —

alle isole seguenti dell'Oceania sono variate come appresso:

	Ordinari	CDE
Ammiragliato (Ufficio di Manus, Mandato della Nuova Guinea	4,33	2,598
Fanning	3,71	2,226
Flinders, King e Maria Island	3,175	1,905
Gilbert ed Ellice: Ocean Island	4,13	2,478
Beru e Tarawa Island	4,76	2,856
Nauru (isole Marshall)	4,53	2,718
Nuova Caledonia	4,425	2,655
Mand. Nuova Guinea: Kokopo e Rabaul	3,585	2,151
Aitape Kavieng, Kieta, Madang, Salamana e Wau N. G.	4 215	2,529
Papua	3,585	2,151
Paumotou	5.45	3,27
Salomone	4,13	2.478
Tonga o Amici	4,445	2,667

Marconigrammi per le navi mercantili.

Si riporta l'elenco completo e aggiornato delle navi mercantili nazionali provviste di ricevitore radiotelegrafico a onde corte, e quindi in grado di ricevere direttamente i marconigrammi lanciati dal Centro di Coltano-Radio col suddetto sistema:

Achille Lauro, Adamello, Ada, Adelina, Adria, Alquitas, Alabana, Alberta, Alberto Treves, Amabilitas, Amalfi, Amazzonia, Ammiraglio, Anfora, Anguilla, Anna C., Annarella, Arabia, Arcola, Ardor, Aringa, Arsa, Auctoritas, Augusta, Augustus, Ausonia, Aussa, Bacicin Padre, Bainsizza, Barbana, Babarigo, Belvedere, Birmania, Boccaccio, Boheme, Brasile, Brennero, Brenta, Burna, Butterfly, Caboto, Caffaro, Cagliari, California, Camogli, Campania, Capocitas, Carignano, Carnaro, Carnia, Carpena, Carso, Casaregis, Caterina Gerolimich, Cellina, Cesare Battisti, Cherca, Chisone, Cipro, Clara, Clara Camus, Col di Lana, Colombo, Comitas, Confidenza, Conte Biancamano, Conte di Misurata, Conte Grande, Conte Rosso, Conte di Savoia, Conte Verde, Cortellazzo, Cracovia, Cuma, Dalmazia, Dandolo, Dante, Desio, Dignitas, Dora, Duchessa d'Aosta, Duilio, Edera, Edda, Emanuele Accame, Ernani, Esperia, Esquilino, Ercole, Euro, Felce, Fella, Feltre, Fianona, Formia, Francesco Crispi, Fortun Star, Frisco, Fulgor, Fusijama, Gaeta, Gange, Gabon, General Petitti, Gerarchie, Gianna M., Giorgio Ohlsen, Giulia, Giulio Cesare, Giuseppe Mazzini, Helonan, Hilda, Himalaya, Honor, Ida, Ida Z. O., India, Ines Corrado, Integritas, Isarco, Isonzo, Istria, Italia, Juventus, Laconia, Laguna, Laura C., Leme, Laura Lauro, Leonardo da Vinci, Leopardi, Liri, Literno, Livenza, Lorenzina, Lucia C., Luigi, Luigi Accame, Maddalena Odero, Maiella, Marangona, Mar Bianco, Maria, Marina O., Marin Sanudo, Marte, Martha Washington, Manly, Messico, Milano, Mincio, Monbaldo, Moncalieri, Monfiore, Mongioia, Monrosa, Monstella, Monte Bianco, Montello, Monte Piana, Monte Santo, Naiade, Nazario Sauro, Neptunia, Nicolò Odero, Niger, Numidia, Norge, Oceania, Orazio, Patria (nave scuola), Pellice, Perla, Perseo I. C. B. K., Perseo I. C. B.I., Piave II, Pietro Campanella, Pilsna, Pollenzo, Portofino, Poseidone, Potestas, Principessa Giovanna, Principessa Maria, Pozzuoli, Probitas, Procida, Rapallo, Recca, Recco, Remo, Rex, Rialto, Rina Corrado, Riva, Riva Sarda, R. L. Hagne, Roma, Romolo, Rosandra, Rosario, Sabbia, San Giuseppe, Sangro, Sant'Andrea, San Pietro, Santoni, Saturnia, Savoia, Scorfano, Sebeto, Securitas, Serenitas, Sirio I. C. H. T., Sistiana, Sogliola, Somalia, Stelvio, Sumatra, Superga, Tagliamento, Tarvisio, Teresa, Teresa Odero, Tergestea, Teseo, Tevere, Timavo, Titania, Traviata, Tonno, Trottiera, Tuscania, Urania, Utilitas, Valcerusa, Valdarno, Valdirosa, Valfiorita, Vallarsa, Valleluce, Vallescura, Valprato, Valsavoia, Valverde, Venustas, Vesuvio, Victoria, Vienna, Vigor, Villarperosa, Viminale, Virgilio, Vittorio Veneto, Volpi, Voluntas, Vulcania, Zeffiro.

Emissione di vaglia dall'Argentina sull'estero.

Il servizio è stato sospeso. Per l'emissione dei vaglia dall'Italia su detto Stato nulla è innovato, per cui gli uffici continuano ad emettere tali titoli.

Apertura di nuovi uffici in Turchia.

L'Amministrazione postale turca ha aperto dal 1° gennaio u. s. al servizio dei pacchi i seguenti uffici:

a) fino al peso di kg. 20, Amasya-Silvas-Zile;

b) fino al peso di kg. 10, Erbaa-Merzifon-Niksar-Sebin Karahisar-Tokat, con le seguenti tasse di spedizione:

Kg.	Cambio diretto	Via Jugoslavia
1	L. 10 —	L. 11,50
5	» 14,10	» 16,65
10	» 24,05	» 29,60
15	» 34,05	» 42,55
20	» 45,15	» 55,50

Lettere-telegrammi DLT per Oceania.

Con recente disposizione sono state ammesse, per *via Eastern*, le lettere-telegrammi DLT dirette alle isole seguenti dell'Oceania, con le tasse per parola in lire-oro appresso indicate:

Fanning (Isola)	1,72
Figi (Isole): ufficio di Suva	1,225
altri uffici	1,295
Norfolk (Isola)	1,125
Nuova Guinea (territorio della):	
uffici di Kokopo e Rabaul	1,235
uffici di Aitape, Wau N. G., Kavieng, Kieta, Madang e Salamana	1,445
uffici di Bulolo e Lae	1,515
Papua (Territorio di)	1,235

Minimo: 25 parole per ogni lettera-telegramma. Altre condizioni: le stesse vigenti per le lettere-telegrammi DLT dirette ad altri Paesi.

***

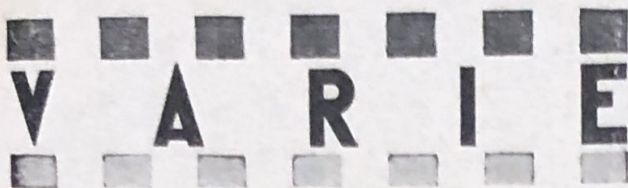
Con la stessa disposizione sono state variate le tasse, in lire-oro per parola, per telegrammi diretti ai Paesi sottoelencati:

Paesi di destinazione	TELEGRAMMI Ordinari	di stampa	CDE	DLT
Australia (Federazione)	3,175	—	2,12	1,06
Marianne (Isole) ufficio di Guam	4,20	—	2,80	—
Midway (Isole)	3,65	—	2,435	—
Sandwich (Isole): uffici di Lanai, Hawaï, Kauai, Maui e Molokin	3,90	—	2,60	—
Altri uffici	3,15	1,02	2,10	—

Spedizioni dei pacchi per il Canada.

Il peso massimo dei pacchi a destinazione del Canadà, via Inghilterra, è stato elevato da kg. 6,800 a kg. 10.

La tassa di spedizione per i pacchi da oltre 5 fino a 10 kg. è di L. 55,90.

VARIE

L'etimologia della parola «sci» (ski).

Cinquant'anni or sono nessuno sapeva ancora da noi che cosa significasse la parola norvegese «sci». Si fu solo verso la fine del secolo scorso che questo neologismo s'introdusse anche da noi, dalla Scandinavia, unitamente all'oggetto stesso cui si riferiva. Lo sport invernale non è, esso pure, un divertimento molto vecchio, i soli arnesi ad aste lo resero fattibile e praticabile.

Siccome la lingua norvegese è un idioma tedesco, la parola «skid», tolta dal tedesco deve avere in Germania la propria etimologia. Ne troviamo l'origine nella parola «Scheit» (ceppo). Cosa significa effettivamente la parola «ski» se non un pezzo di legno tolto da un tronco e spianato ad asta? La pronuncia «sci» proviene dal norvegese e siccome in italiano pronunciamo «*sci*» e non «ski» la nostra lingua rispetta, fonicamente, l'etimologia della parola stessa.

Quanti sono gli italiani a Marsiglia.

L'«Agenzia d'Italia» pubblica i dati definitivi del censimento annuale della popolazione di Marsiglia compiuto nel gennaio scorso, e dai quali risulta che nella città vivono 205.202 stranieri. Gli italiani sono i più numerosi ed ammontano a 127.000; vengono quindi gli spagnoli con 22.000, gli armeni con 19.800, i turchi con 4960, ecc.

La più grande diga di sbarramento per opere d'irrigazione.

Secondo le notizie fornite dalle riviste tecniche — scrive il periodico *Costruzioni Civili e Industriali* — la diga di Sukkur costruita sull'Indo, la quale viene anche chiamata Lloyd in memoria di Lord Lloyd, governatore di Bombay, che è stato il primo e più pertinace animatore nei primi studi e nella esecuzione del progetto, sarebbe la maggior diga di sbarramento del mondo.

Questa diga raggiunge una lunghezza di circa 1600 metri ed è costruita nella sua estesa centrale con 66 archi di 18 metri di corda, ciascuno dei quali è chiuso da due grandi portali di acciaio destinati, con la opportuna manovra, a regolare il deflusso delle acque. Il costo totale di questa opera raggiunge i 15 milioni di sterline oro, e cioè poco meno di un miliardo e mezzo.

Tuttavia una somma ancora maggiore è stata spesa per la creazione delle opere aventi lo scopo di valorizzare la grande costruzione. Sono stati infatti eseguiti sette grandi sistemi di canalizzazione, tre sulla riva occidentale e quattro sulla riva orientale dell'Indo, i quali servono ad una estesissima distribuzione delle acque del fiume su migliaia di chilometri quadrati di terreno. Ad opera finita saranno alimentati da questa distribuzione di acqua quasi due milioni e mezzo di ettari (precisamente 24.000 chilometri quadrati).

Con queste opere è stato reso coltivabile un territorio della regione del Sind che supera, in estensione, tutta la superficie agricola dell'Egitto; e si ritiene che i principali raccolti, rappresentati da grano, riso, cotone e canna da zucchero che si potranno ottenere per effetto di queste opere rappresenteranno un complesso di 2.300.000 tonn. di prodotti annui, per un valore di 25 a 30 milioni di sterline.

I principali giardini zoologici europei.

I giardini zoologici, oltre ad una evidente utilità scientifica, presentano un notevole interesse, e costituiscono un efficace richiamo, per i turisti. Ne fa fede lo sviluppo sempre maggiore che essi vanno assumendo in Europa. Notissimo e molto apprezzato è quello di Roma, che ha una estensione di 15 ettari e contiene una grande varietà e quantità di ospiti. Quello di Hellabrunn, presso Monaco, ospita 3000 animali e copre una superficie di 42 ettari: sua caratteristica principale è la grande libertà della quale godono i suoi fortunati ospiti. Il «Thiergarten» di Schoenbrunn (Vienna) ospita 3000 animali, appartenenti a 900 specie differenti, pur avendo una estensione di soli 12 ettari, ed il giardino zoologico di Berlino, il maggiore di tutti, annovera ben 4000 animali, di 980 specie diverse. Notevoli sono anche quelli di Hannover e di Münster, ed il più imponente giardino zoologico privato è quello che ha sede nel parco di Stellingen, ad Altona, presso Amburgo, appartenente ai più antichi e maggiori importatori, negozianti e domatori di belve, gli Hagenbeck, e che costituisce anche un deposito di animali selvatici, per la vendita ai serragli ed ai giardini zoologici di tutto il mondo. A Vincennes (Parigi) è ora quasi ultimato un giardino zoologico che avrà l'estensione di 14 ettari e che, sotto la consulenza dei signori H e L. Hagenbeck, verrà realizzato tenendo conto della esperienza acquisita nelle precedenti iniziative del genere.

Anno XL **Sommario del Fascicolo di Marzo** **N 3**

Abbonamento per il 1934: L. 18.50 (Estero L. 36.50).
Associazione al T. C. I. *Soci Annuali* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).
Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XL N. 3 **Marzo 1934 (A. XII)**

NELLA SARDEGNA CHE SI RINNOVA

COSTUMI CHE SCOMPAIONO

La Sardegna, si sa bene ormai, vien sottoposta a un processo di profonda, radicale trasformazione. La Sardegna vetusta, patriarcale si rinnova, aderisce alla civiltà dei nostri tempi. Non solo si modifica nella sua organizzazione economica, ma financo nella sua costituzione fisica; poichè, se da una parte l'economia isolana a larghissimo sfondo pastorale si avvia, sia pure lentamente, a equilibrarsi in una fase più moderna di potenziamento pastorale-agricolo, con tendenza evidente a dare nel corso del tempo prevalenza al secondo fattore, dall'altro, appunto per favorire questa vera rivoluzione economica, la Sardegna geografica cambia volto, si modifica pure fisicamente; essa, che non aveva laghi, oggi ne conta già due, e fra non molto ne avrà un terzo; quindi ancora ne conterà in numero maggiore. Le sue paludi si colmano; essa che non aveva che torrenziali fiumi solo invernali, incomincia ad avere qualche fiume estivo, perenne.

Ma questa trasformazione economica della Sardegna porta con sè, è facile capire, una trasformazione delle abitudini del popolo e

(fot. dell'Autore)

COSTUME DI TONARA.

(*fot. S. Guiso, Nuoro*)

COSTUMI DEI PASTORI DI NÙORO.

in conseguenza la scomparsa di tutto, o almeno di molto ch'era aderente retaggio d'una vita statica antichissima. Quel fascio di tradizioni, d'usanze singolari, di manifestazioni dello spirito e d'adattamenti della vita esteriore che costituiva il particolare « colore » ambientale sardo, da cui emanava il fascino di più facile linguaggio per il viaggiatore in cerca di sensazioni della lontananza nel tempo e nello spazio, del nuovo che spaesizza, dell'esotico insomma; quella collana d'usi e costumanze, dico, si dissocia e si scolorisce e si perde. Può allora il romantico poeta innamorato della luna che sempre veglia in fondo al nostro cuore, sospirare e anche piangere per la distruzione di quanto per lui costituiva tesoro sfarzoso di indimenticabili bellezze. Ma noi dobbiamo, in un mondo che opera e che cammina, che per ciò stesso ha la consegna inflessibile di certi superamenti, generatori a lor volta di un nuovo-utile e quindi ancora d'un nuovo-bello, noi dobbiamo comprendere la forza del tempo che s'infutura e penetrarne la bellezza dinamica e accettare il compimento dell'ineluttabile — che non vuol dire tuttavia assistere impassibili e senza idee a quell'opera ciclica di dissolvimento. Poichè se la vita cambia, se il suo volto esteriore si trasforma, noi abbiamo il modo — che per gente colta divien dovere — di fissare i ricordi del passato e di raccogliere i documenti di questo mondo che va in decomposizione. Dico che se la Sardegna omerica, biblica, romana, corsaresca oggi brucia le tappe per avanzare verso i primi posti dell'Italia littoria, a noi, che con tutte le nostre forze auspichiamo il compimento di questa prodigiosa stupenda metamorfosi, incombe l'obbligo di radunare gli elementi sparsi di quella che

(*fot. dell'Autore*)

GIOVANE PASTORE DI FONNI.

VIE E COSTUMI PITTORESCHI CARATTERIZZANO IL VILLAGGIO DI FONNI, OFFRENDO AL VISITATORE ASPETTI INDIMENTICABILI.

fu la vita sarda nei suoi aspetti esteriori più vari e consegnarli all'immobilità della storia in un museo: che risulterà certo il più dovizioso fra tutti i musei del folclore regionale italiano, procedendo per scorci, per trapassi acrobatici dal substrato preistorico remoto verso le sopravvivenze tarde di uno spagnolismo cavalleresco e decadente.

Noi siamo oggi in Sardegna sul vertice d'una parabola precipitosa. E per molti elementi di vita paesana è forse già trascorso il periodo utile della più felice raccolta. Ma per i più, siamo in tempo. E questo si può incominciare a dire del costume, del vestito sardo.

COSTUME DI IGLESIAS (DA UN DISEGNO A COLORI DI F. FIGARI).

Oggi il bello, l'austero e insieme il fantasioso costume sardo è fra le cose che più rapidamente declinano; l'agonia del costume in Sardegna è incominciata da molti anni e la sua morte è segnata a non lunghissima scadenza. Pure noi siamo ancora la generazione — forse l'ultima — che lo vede portato.

Fu la guerra a segnare il tracollo, a portare al costume il colpo di grazia. Poichè tutti i giovani vennero con la guerra violentemente eradicati dall'isolamento del loro immobile ambiente; ed essi — o almeno quelli che ritornarono... — una volta col finir della guerra rientrati nei paesi, nelle loro case modeste, non vollero più riprendere le antiche vesti, considerandole retaggio di un passato da relegare nei musei. La generazione dei reduci portò dal « Continente » il vestito cittadino in uso ormai in tutto il mondo permeato dalla civiltà occidentale. E oggi invero il viaggiatore che resti alla costa, ai paesi e alle città del piano, avrà ormai rare occasioni di osservare la variata ricchezza dei costumi regionali, poichè qui la scomparsa loro è già quasi completa.

Resta la montagna, dove le cose sono andate un poco diversamente. Qui difatti il contatto con la civiltà continentale europea anche dopo la guerra, pur essendo diventato più frequente e operante, tuttavia si manifesta ancora con irregolarità; e quindi l'opera di penetrazione dal di fuori permane più difficile e lenta. Del resto è proprio la montagna che anche in questo periodo di rinnovamento, di rivoluzionamento dell'economia sarda, resta e resterà pastorale, legata alle consuetudini, alle usanze di vita secolare. E qui allora i giovani sono, magari contro lor volontà, ripresi dalla forza conservatrice dell'ambiente; ond'avviene che dopo qualche tempo quelli stes-

COSTUME DI QUARTU S. ELENA (DA UN DISEGNO A COLORI DI F. FIGARI).

si che han riportato l'abito borghese comune della città ne abbandonino qualche capo, riprendano il bel corpetto sgargioso del costume paesano, magari solo per le giornate di festa. Ma è soprattutto la popolazione femminile, nei paesi della montagna — appunto perchè la donna è rimasta a casa — che si mostra ligia tuttora al costume della tradizione.

Così alle domeniche le straducole rupestri e le piazzuole sterrate fioriscono di vivide macchie come prati selvaggi. E vi son poi le periodiche grandi mostre del costume che si tramandano all'aperto nelle giornate di sagre campestri.

***

In Sardegna ogni paese ebbe il suo costume; e sete e damaschi, lane pesantissime, pizzi e bende di lino candido e morbido; collane d'oro, pendenti complicati e massicci, anelli

COSTUME DI SENNORI (DA UN DIS. A COLORI DI F. FIGARI).

COSTUME DI FONNI (DA UN DISEGNO A COLORI DI F. FIGARI).

di filigrana con pietre celesti e rosse; un abito per le feste e uno per tutti i giorni, uno da lutto leggero, uno da lutto grave. La fantasia popolare si dimostrò qui fertile e di buon gusto; seppe scegliere le stoffe e i colori; combinò armonie sorprendenti per la loro stessa novità imprevedibile.

Ogni costume sardo ebbe caratteristiche spiccate, e certe striscioline di stoffa d'un colore diverso che qua e là affioravano fra gli ornamenti erano un simbolo, ebbero un significato. Così nella donna di Fonni la balza di raso bianco che orla la minuscola cappa di finissimo panno nero, che posata sul capo chiuderà profondamente il viso come a una badessa di un qualche severo ordine monastico medioevale, e coprirà quindi le spalle fino a poco più giù degli omeri, indica che la vedova è d'una condizione sociale agiata; e chi veste in tal modo dev'essere trattata con particolare rispetto, con certa signorile reve-

(*fot. Giacomelli, Venezia*)
IL RICCO COSTUME DI SENNORI DI SASSARI.

renza, meritandosi l'appellativo di *Donna*, alla spagnolesca. Le povere donne in lutto, invece, coprono capo e spalle con una mantelletta dall'alta balza di stoffa viola.

Le donne di Ploaghe avevano tutto un corredo di pezzuole da capo (il *manteddu*), di colore diverso e diversamente ornate per indicare la condizione della donna e il vario grado del lutto. Il lutto stretto della vedova, o dell'orfana di padre o di madre, se nubile, era palesato dal *manteddu* di panno nero in cui campeggiava una stretta croce gialla. Il lutto per un fratello, per una sorella, o per il babbo o la mamma, della donna maritata imponeva la pezzuola turchina il cui campo era in gran parte occupato da una larga croce gialla. Infine la sposa si faceva riconoscere dal *manteddu* di velluto fiorato azzurro tagliato da una sottile croce sempre gialla. V'era, insomma, un rigido codice di segnalazioni colorate per l'intelligenza immediata del pubblico.

Diffuso per i paesi era del resto l'uso d'una acconciatura diversa che valesse a contraddistinguere la sposa dalla nubile. Se la mantelletta o piccola cappa di variatissimo taglio, di panni i più differenti e dai colori e dagli ornamenti singolarmente assortiti, era attributo della donna maritata, il velo, simbolo della modestia, della verecondia, dell'onestà, formava l'acconciatura alle ragazze, perpetuando così una tradizione lontanissima di popoli diversi, dal greco all'ebreo.

È significativo il fatto che molti paesi dell'interno dell'isola assumano il giallo — per esempio ad Orgósolo — a colore del lutto grave (qui si parla sempre, naturalmente, del costume femminile): la pezzuola da capo è appunto d'un denso color di croco, e soltan-

(*fot. Renzo Larco*)
COSTUME DI LUTTO DI OSILO

to gialla, nella vedova d'Orgósolo. E la mescolanza del giallo con nero è piuttosto un'attenuazione del lutto: vedi il costume di Sórgono, dove la donna a mezzo lutto ha la *traggiòla* (il fazzoletto giallo da testa) ricoperto da un velo nero (il *bracciale*).

Singolarissima la consuetudine di portar due gonnelle, l'una più corta dell'altra. E spesso una delle due, la superiore, era ed è drappeggiata in modo originale e non di rado portata, staccata dalla vita, sul capo. Era infatti uso a Tempio Pausania, in Gallura, (e qualche superstite esempio è rintracciabile) che le anziane appendessero al capo la gonnella nera con alta balza di raso verde, che ricadeva quindi giù per le spalle fino a coprir le anche; esse facevano allora pensare, con la dovuta deferenza alle persone degnissime e — salvi, ben inteso, l'austerità del taglio e il colore e la qualità della stoffa — a quegli scaricatori dei porti che proteggono nuca

(*fot. Giacomelli, Venezia*)
COSTUME DI SENNORI DI SASSARI.

COSTUME DI PLOAGHE.

e schiena con un sacco accartocciato a foglia di mais.

A Osilo invece le donne in duolo rovesciano sul capo una gonnella nera a mille pieghe, che resta allacciata alla cintura secondo l'uso comune; e l'ampio telo che ricade a recingere — come nelle Madonne — il volto, quelle stringono intorno alle guancie tanto più severamente quanto più recente è il lutto, fin sotto gli occhi che dardeggiano con un fulgore orientale. Per le viuzze passano questi misteriosi fantasmi umani dal sigillato volto inscrutabile. Talvolta se ne incontrano gruppi che confabulano a bassa voce presso la soglia di qualche tugurio.

A Nuoro un lembo della gonnella esterna

COSTUMI DI DESULO.

viene rialzato da un lato fin sulla spalla in maniera che la balza scarlatta che ne orla il bordo al rovescio appaia di fuori e discenda quindi traversalmente al corpo, guizzante come una fiamma.

A Fonni (e si potrebbero continuare le citazioni, ma queste bastano a rilevare la varietà grandissima così degli abiti come dei modi di portarli), a Fonni, dicevo, la gonnella superiore assai più corta dell'altra, è tutta a pieghettine verticali, mentre quella di sotto tutta liscia, vien di solito rialzata davanti a [illegible] sacco e i lembi sono fermati alla cintura, al centro, cosicchè ricadendo il superfluo e ripiegandosi con la parte posteriore rimasta al suo posto si forma un gran triangolo di alte balze rosse, ondulose, che chiudono uno scacco di stoffa turchina, d'un bellissimo effetto decorativo.

E il grembiule? Di taglio triangolare qui a Fonni, il vertice fissato alla cintura, la base penzoloni: un semplice triangolo di orbacce color ruggine cupo, orlato di nastro turchino. Triangolare ancora a Ollolai, ma increspato e adorno tutto all'intorno con ricami d'un sapore barbarico, orientale, di tribù pastorale centroasiatica. Rettangolare a Désulo, attraversato da fascia; arrotondato come una lunga lingua canina, a Belvì; leggero e corto e svolazzante come un tovagliolo a Posada; ampio e semplice a Lanusei; di broccatello e dai colori vistosissimi in certi costumi del Capo di Sopra e in altri del Capo di Sotto.

V'è da dire che certi costumi appunto della provincia di Sassari e cert'altri della provincia di Cagliari gareggiano in fantasia e in sfarzo di stoffe e in ricami. Il costume di gala di Osilo è d'una ricchezza chiassosa. La

(fot. Renzo Larco)

...I BITTI.

COSTUMI DI OLÍENA.

testa della donna resta sempre fasciata, come quella d'una monacanda, in un tenue bianco velo di pizzo fiorito, cadente a punta smerlettata dietro le spalle. Il corpo vien chiuso in un bustino tutto steccato, d'un broccato ricamato a listellini d'oro. Il grembiale (*panneddu*) è di velluto cremisi; e termina in una balza di raso. Il giubboncino, o *corittu*, è anche esso di velluto, con le maniche strette percorse sull'avambraccio da una costata di dieci mirabili bottoni a filigrana d'argento. Sul velo che raccoglie la capigliatura vien posata una cappetta di velluto color granato orlata di raso bianco, fantasticamente infiorato.

A Sénnori, altro paese dei dintorni di Sassari dove le donne attendono alla lavorazione di ceste di vimini e di foglia di palma, si prova una delle sorprese più garbate quando si prega qualcuna delle povere ragazze della strada, intente alla loro leggera industria, di vestire gli abiti festivi. Quando hanno mutato l'abito, non si riconoscono invero più le donne in cenci di poco prima. Ci stanno ora dinanzi ragazze riccamente rivestite di velluto e damasco, avvolte in ampi veli, acconciate con una ricercata civetteria di riccioli ricadenti fin sulle ciglia nerissime. Si sono sparsa molta cipria sulle guancie e si fanno con visibile piacere ammirare, mettendo bene in mostra gli anelli che adornano le belle e affusolate dita.

Questo di Sénnori sta a paro, per ricchezza, col costume di gala di Bono, con quello di Quartu Sant'Elena; sebbene vi sia da aggiungere che nei Campidani si nota una maggiore e spesso non vigilata profusione di fronzoli, di frange d'oro e di merletti e di stoffe a comuni fiorami.

COSTUMI DI BONO.

***

Quale differenza profonda, sostanziale tra i costumi del piano e della immediata collina e quelli delle montagne centrali! Non un graduale passaggio, ma un netto stacco: due interpretazioni diverse del modo di vestire. Una linearità di taglio che via via s'irrigidisce, anzi una perpendicolarità di linee, che diventa essenziale nel costume di Désulo; qui si perviene a uno stile geometrico e si scavalcano gli Evi per rimestare fra le mode egizie e dell'Oriente ieratico, sacerdotale. Si può riassumer tutto nel constatare che i costumi della montagna di Nuoro sono austeri, severi, anche perchè fatti con stoffe pesanti rozzamente tessute ai telai domestici e tinte secondo le ricette tradizionali, usando erbe. Sono costumi in cui pochi colori vivacissimi — con prevalenza del rosso — quello di Désulo è tutto rosso — sono accostati a comporre dissonanze potenti, in cui il rosso, l'azzurro, il giallo, il nero sono commessi a croste, a scaglie, a lastre, con un contorno in rilievo come negli smalti a gran fuoco.

Sono, tutto sommato, questi gli abiti in cui, con la linea più austera si rivela, diciamolo pure, un maggior gusto, poichè come sempre la montagna spregia le mollezze, corregge, sceglie ciò che è schietto e forte.

Tra le curiosità più spiccate nei costumi sardi femminili stanno le acconciature del capo, che sono d'una varietà grandissima, addirittura impensabile. Tutte le dominazioni straniere che passarono su quest'isola rapinando, lasciarono in retaggio alle donne per le loro acconciature qualche foggia tipica particolare. Certi modi d'avvolgere il capo in bende di lino non si rinvengono uguali o simili che presso gli antichi popoli orientali.

Ma fortissime sono le reminiscenze medievalesche monacali, in quell'uso comune dal nord al sud di occultare (e spesso invece non fa che accrescerne il risalto di seduzione) le bellez-

(*fot. Renzo Larco*)

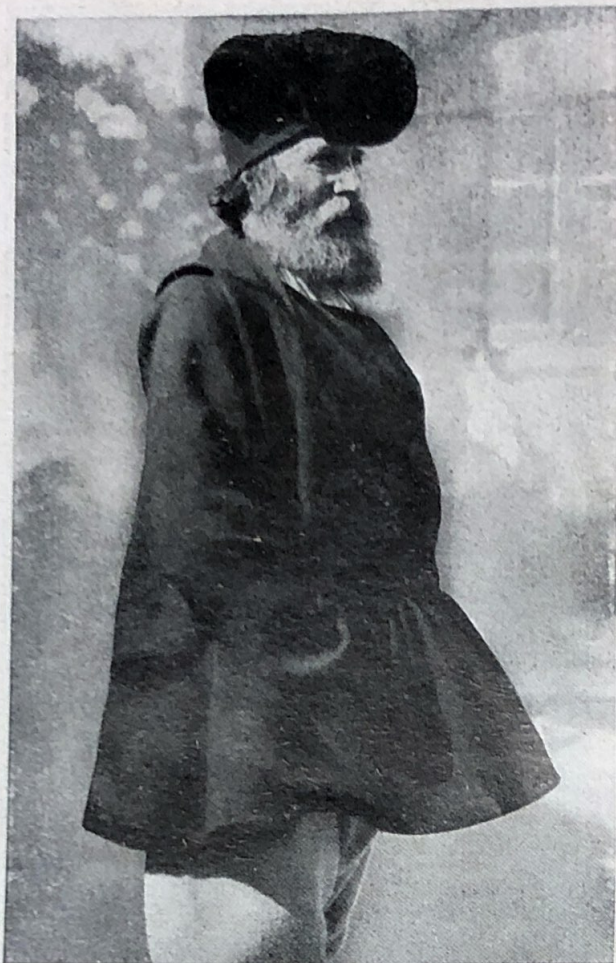
COSTUME DI SAMUGHEO.

ze del volto con ripari di panni e di tele. Non è quasi del tutto uguale alla cornetta insaldata delle Suore di carità la cornetta candida, ampia, alata delle signore di Atzara? E non è del tutto monastica, severa, l'acconciatura complicata delle donne di Benetutti? Ma a Bitti fiere donne alte, dall'autoritario cipiglio, drappeggiano lo scuro scialle su un fusto conico, a tromba di fonografo, che ricorda il casco di certe castellane del quattordicesimo secolo. A Samugheo il capo di tutte le donne, ragazze o maritate, è pazientemente avvolto in sette pezzuole, che così compongono una stratificata fasciatura che richiama in qualche modo quella delle ciociare. Le donne di Dorgali si fanno di colpo riconoscere dal cercine posato sui capelli, che solleva la impalcatura piatta a cui s'appoggia lo scialle, ricadente distanziato dalle tempie, come un baldacchino. E le spose di Lanusei dispongono intorno al capo la pezzuola quadrata, dal centro scarlatto, con l'alta balza, intorno intorno, di raso nero. I lembi che aderiscono alle guance sono trattenuti dai ganci in forma di cuore e dalla catenella d'argento, che recinge il mento come un sottogola militaresco. La pezzuola che a Lanusei è quadrata nel vicino paese d'Arzana già diventa semicircolare. A Tonara e a Gavoi, specie le

(*fot. prof. G. Costa*)
COSTUME DI ATZARA.

(*fot. Renzo Larco*)
COSTUME DI LUTTO DI FONNI.

vedove, s'incalottano con un curioso copricapo a lunghe alette pendenti fin sul petto, che pare una caricatura dei berretti dei dogi.

Nel costume di Désulo è ammirevole, per la grazia del taglio e la finezza del lavoro, la cuffietta che portano le ragazze e le maritate. Si tratta di due spicchi ritondeggianti di stoffa scarlatta cuciti con un leggiadro punto a giorno di seta gialla: — questa costura correrà come una scriminatura nel mezzo del capo; mentre che intorno alla fronte e a recingere la nuca si dispone un listello di nastro azzurro. Queste cuffie sono ormai da anni venute di moda anche nelle nostre città e sono

(*fot. Renzo Larco*)
COSTUME DI OSILO.

conosciutissime all'estero, specialmente in Inghilterra, dopo che le *Industrie Femminili Italiane* ne divulgarono alcuni esemplari; e oggi non poche donne del povero solitario villaggio alpestre si guadagnano qualche soldo a cucire e a ricamare, nelle ore libere dei lunghi e rigidi inverni, le gentili cuffie che andranno a ricoprire civettuolamente la testina di tanti eleganti bambini della città.

A Fonni, che abbiamo nominato già tante volte, e che è il paese più alto dell'isola, sperduto fra le montagne delle Barbagie, le ragazze chiudono il capo, la massa dei capelli spesso d'uno strano color fulvo; recingono il volto e stringono la gola e il mento in una insaldata pezzuola candida, che le fa sembrare davvero giovani e fresche monache. Allorchè la domenica mattina si raccolgono in chiesa, pare che l'oscura navata del rustico tempio si riempia di palloncini di carta, di grosse corolle bianche. Le fonnesi, che sogliono camminare per le strade con un celere passo leggero, sempre a capo chino, con le mani intrecciate sotto il grembiule, qui, nella penombra della disadorna chiesuola si accovacciano a gruppi sul nudo pavimento di pietra, dietro le colonne e vicino alla porta, e tutte da un lato della navata. Sul pesante drappeggio delle vesti d'orbace scarlatto quella vaga fioritura di tonde corolle chiuse ondeggia e diffonde un alone di luce, come uscisse dallo sfondo d'un quadro fiammingo. Il prete celebra la messa in lingua sarda — che è un latino corrotto — e di tempo in tempo da quei grappoli di boccioli risponde un sommesso, flebile coro, sospirato e melodioso, ben ritmato e in cui ritorna la commozione di pianto del canto sardo, ma attenuata da una serenità di beatitudine cristiana.

Gli uomini attendono il momento dell'elevazione fuori sul sagrato, seduti sul murello di cinta, di contro allo sfondo tumultuoso delle montagne, sotto cieli tappezzati a gran plaghe d'argento. Hanno per la domenica indossato gli abiti fiammanti, i giubboni di lana d'un violento color rosso-ruggine; e sopra hanno infilato le casacche di pelle di capra, dal lungo pelo incolto. Tutti i giovani si sono fatti la barba; le guance e le labbra appaiono accuratamente rasate di fresco, violastre; e quelle facce irregolari dalle linee angolose, nella luce diffusa del mattino già alto, sono percorse da scabri guizzi. I vecchi portano le grandi barbe arruffate, da patriarchi sopravissuti agli Evi e inselvatichiti nella solitudine della macchia.

Al segnale dell'elevazione questa popolazione maschile entra anch'essa in torma nella chiesa. Scivolano lungo le pareti tutti quei dorsi villosi; e s'assiepano dall'un lato della navata, opposto a quello delle donne. Penetra con essi un acre, un forte odore di pastorizia randagia.

***

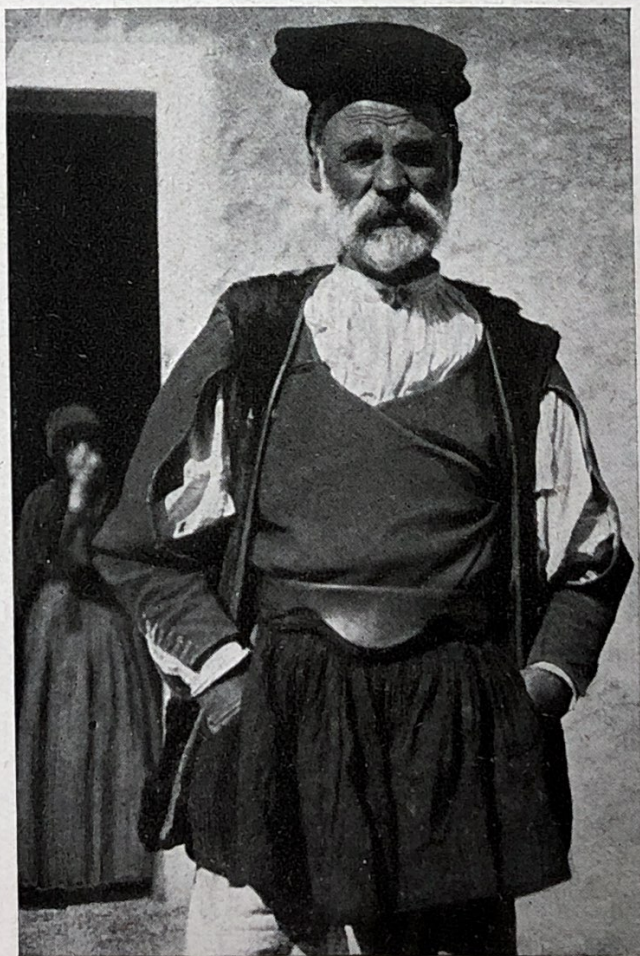
Ma prima di venire a parlare dei costumi maschili bisognerà ancora accennare alle forme diverse del bustino nell'abbigliamento muliebre.

Un viaggiatore francese, scrittore e disegnatore di talento, Gastone Vuiller, già osservò or è mezzo secolo nel suo libro su *Les îles inconnues*: « Se il vestiario delle donne sarde è in generale di una grande bellezza e d'una rara magnificenza, il loro corsetto, o busto, è eseguito secondo il voto della natura. Ed è a questo corsetto, fatto come do-

COSTUMI DEL CAMPIDANO DI CAGLIARI.

vrebbe essere, che il seno delle donne sarde deve lo sviluppo e le linee armoniche; e, grazie ad esso, non vi sono in Sardegna cattive nutrici ».

Le donne sarde infatti non chiudono in busti o fascette che la vita; specialmente serrano con aderenza la schiena, le reni, in una superba spalliera ricamata a colori vivacissimi e in un fitto intreccio di fettucce scarlatte che arriva fin sotto le scapole; ma il seno è sempre appena coperto dal lino di una camicia.

Si comincia dalla Baronia, dove persiste una mollezza orientale, retaggio delle antiche scorrerie corsaresche, a vedere l'evoluzione del busto nelle sue diverse e sempre più complesse metamorfosi. A Orosei, a Galtellì, a Torpè, a Posada il corsetto non è fermato che da un'unica fettuccia allacciata a cappio nel mezzo. Poi si sale verso Nuoro e da quel minuscolo tronco di busto rudimentale fioriscono due alette triangolari, che a Mamojada si fanno più grandi. Il giuoco via via si complica; dalla parete che abbraccia la schiena sorgono e si distendono variamente leggeri paraventi — come i paraocchi dei cavalli —

(fot. Renzo Larco)
COSTUME DI MAMOJADA.

(*fot. Renzo Larco*)
COSTUME DI ORGÒSOLO.

che riparano la carne. Non v'è che la Gallura, nella quale, ormai, le *pastorine* hanno avuto il pessimo gusto di soffocare il petto entro la barriera armata di un busto moderno rinforzato di stecche metalliche. Esse sono state anche le prime ad abbandonare il costume (vicinanza della costa, influenza del mare) per vestirsi di cotonine stampate e di pannine di poche lire. Invece le donne sarde dell'interno sanno restar fedeli — in gran parte almeno — al *corittu* chiuso o aperto, che ha le maniche squarciate al gomito in modo da permettere l'uscita della camicia; poi la manica si richiude strettamente sull'avambraccio, dove s'appende la sfilza dei bottoni d'argento.

E questa dei bottoni di filigrana è tipica industria sarda. Variano anch'essi di grossezza e disegno da paese a paese, i più grossi li portano le belle bonesi; non so se i più piccoli, ma certo microscopici sono quelli delle fonnesi, e lavorati con grazia di ricamo.

Questi bottoni d'argento, o d'oro, danno lavoro a molti artigiani. Nelle [illegible] si vede sempre dentro a una angusta botteguccia qualche sardo in casacca di pelle, curvo al deschetto, intento a torcere tra le sue grosse dita dei tremuli e lucenti fili d'argento e a saldare le une alle altre le spirali composte, le rosette, gli arabeschi geometrici.

***

Tutte le vesti della popolazione dei monti sono fatte, come ho già detto, con stoffa di lana grezza, non sgrassata, fortemente tessuta, impermeabile, ossia del famoso *orbace*, quella robustissima stoffa sarda che un recente decreto del Duce ha stabilito sia usata per la tenuta invernale delle Camicie Nere.

Di questa stoffa si rivestono particolarmente gli uomini. Gli abiti maschili non offrono la varietà degli abbigliamenti femminili; e dalla testa alla cintura li direi piuttosto abiti di parata; dalla cintola ai piedi sono essenzialmente pratici.

Uose nere, difatti, che difendono il polpaccio fino alla rotella del ginocchio; poi il cal-

(*fot. A. Ferri, Cagliari*)
PASTORE DELLE BARBAGIE.

zone di tela molto ampio. Dalla cintura pende un gonnellino breve, di panno nero, sgheronato, spampanato nelle volute di più campane.

È questa la parte del vestimento maschile che s'adatta alla faticosa vita del pastore, il quale si muove fra il groviglio della macchia selvatica e va a cavallo.

Poi viene anche per l'uomo il *corittu,* il corpetto che fascia il torace, e dove si sbizzarrisce la fantasia coloristica, decorativa del pastore-artista. È in esso che si verificano le diversità più rilevanti da paese a paese. Muta fondamentalmente anche il colore della stoffa: che è nera a Osilo e a Nulvi, verdone cupo a Ozieri, azzurra a Gavoi, giallo oro a Orosei, rosso fiamma a Olíena, rosso solferino a Mamoiada, rosso ruggine a Fonni, metà rosso e metà turchino in senso orizzontale a Sinicola. Il *corittu* è chiuso, abbottonato fitto fitto fin sotto al collo a Ozieri; ritagliato con due ampi risvolti listati d'azzurro a Or-

(*fot. Renzo Larco*)
VECCHIO PASTORE DI OSILO.

(*fot. A. Ferri, Cagliari*)
PASTORE DI DÉSULO.

gósolo. Varia la forma della manica e il suo ornamento. Si ritrova la manica di taglio comune — il consueto tubo delle nostre giacche — in Gallura e a Benetutti; ma sulla montagna la manica si gonfia sul braccio a pallone e si squarcia di fianco come una melagrana, per richiudersi poco più su del polso — presso a poco come nelle donne. Inutile dire che sulla manica s'inquartano colori vari, strisce di panni vivacissimi. Piuttosto si può aggiungere che gli abiti maschili (e sovente anche quelli femminili) hanno due diritti, potendo così servire a un doppio uso: nell'un diritto hanno i colori del costume da festa, nell'altro quelli da lutto. Per esempio, recandoci da Nuoro a Olíena s'incontrano uomini a cavallo che mostrano sulle maniche il panno scarlatto accostato al velluto turchino: i colori dell'abito da festa; altri sulla squarciata manica rigonfia mescolano allo scarlatto il marroncino: i colori del mezzolutto. A rovesciar le stoffe, i proprietari potrebbero

scambiarsi il corpetto, senza per questo alterare quei sentimenti di devozione che li han mossi ad adottare l'un diritto piuttosto che l'altro.

Ma l'uomo in lutto grave porta sempre la *gabbanella*, che è un cappottino nero corto fino all'anca, con cappuccio. Esso è divenuto anche l'indumento d'uso più comune, perchè comodo e — si dice — atto a riparare sì dal freddo che dal caldo; ma l'uomo in duolo, anche se è estate, si copre col cappuccio, e va così, foscamente, insensibile, sotto la canicola più ardente.

D'inverno il pastore indossa il *gabbanu*, o cappottone, lungo fino alle calcagna, anch'esso con cappuccio, e aperto dietro per comodità dell'andare a cavallo! È il lucco fiorentino del trecento.

È ancora in uso, specie tra i più anziani, la *berritta*, il berretto di felpa nera, in forma di sacco stretto ma lungo — lungo un quaranta o cinquanta centimetri — che il pastore arrotola ora sulla fronte, ora lascia penzolare di dietro sulla nuca o di fianco su un omero, o arrovescia in altra guisa; e da ciò, anche, il viaggiatore arguisce, come da sicura indicazione, il paese d'origine del pastore.

Ma il lungo berretto tubolare cede rapidamente il posto al banale berretto da ciclista; e non è a dire quale scadimento estetico produca questo semplice mutamento del copricapo. Il più fiero pastore diventa di colpo un insignificante omuncolo, con la caduta della *berretta* volando via tutto l'alone di fantastico e di leggendario, d'austero e diciamo anche di terribile che aureola il sardo figlio di patriarchi magnanimi, cavalcatore temerario e, in potenza, temerario bandito.

Capo staccato del tradizionale costume, e che resiste, è invece la *bértula* — cioè la bisaccia da appendere alla spalla, una bocca spalancata sullo stomaco, l'altra penzoloni e spalancata dietro la spalla. Ma qui v'è l'utile sensibile a determinare la resistenza al tracollo della costumanza. La bisaccia è ancora utilissima per chi va a cavallo — e sono i più — facile a portare e tale che può raccogliere un variato bazar di robe.

Anche nelle *bértule* si sbizzarrisce la fastosa fantasia del sardo-decoratore, poichè vi sono bisacce tessute e ricamate a colori sgargiosi e con motivi di forte stile, accanto naturalmente alle bisacce severe e semplici della montagna: a quella di Tonara, per esempio, che pare ricavata da un abito d'ergastolano.

Con le *bértule* si passa dall'arte del pastore che s'applica al costume, indumento personale, all'arte del pastore che s'esteriorizza nei tanti oggetti d'un uso immediato o continuo.

RENZO LARCO.

Dal 28 aprile al 4 maggio p. v. si svolgerà in Sardegna il XII Congresso Geografico Italiano, *indetto dal Comitato Nazionale per la Geografia sotto gli auspici del Consiglio Nazionale delle Ricerche.*

La riunione degli studiosi, che si prefigge lo scopo di promuovere le conoscenze geografiche dell'interessantissima e nobile Isola dal caratteristico ed inconfondibile ambiente naturale ed etnico, sarà certo uno stimolo per tutti i cultori delle discipline geografiche a contribuire con le loro ricerche ad una razionale soluzione di vitali problemi economici e sociali strettamente connessi con le condizioni fisiche dell'Isola; come offrirà motivo al loro orgoglio di italiani di constatare, con la più viva approvazione e gioia, ciò che una provvida opera di Governo — Governo Fascista! — ha saputo fare in pro della Sardegna e del suo popolo laborioso nello spazio di poco più di un decennio.

Ma il Touring addita il Congresso all'attenzione dei propri Soci — chè tutti sono invitati a parteciparvi! — anche per un suo lato che risulta squisitamente turistico. Nelle varie giornate in cui la manifestazione si svolge, avranno luogo, magnifiche, interessantissime escursioni: nell'Iglesiente e nel Sulcis, al Sarrabus e Gerrei; attraverso le tre Provincie Sarde (Cagliari, Nuoro e Sassari); nel Campidano di Oristano e nella Valle del Tirso; nell'Anglona, nella Gallura ed a Caprera.

È questa una occasione stupenda, cui non si dovrebbe rinunciare, anche perchè i prezzi richiesti per la partecipazione alle Escursioni sono davvero miti.

Chiedano i nostri Soci il programma del Congresso al Direttore dell'Istituto Geologico della R. Università di Cagliari [illegible] numerosi.

(*fot. Alinari*)

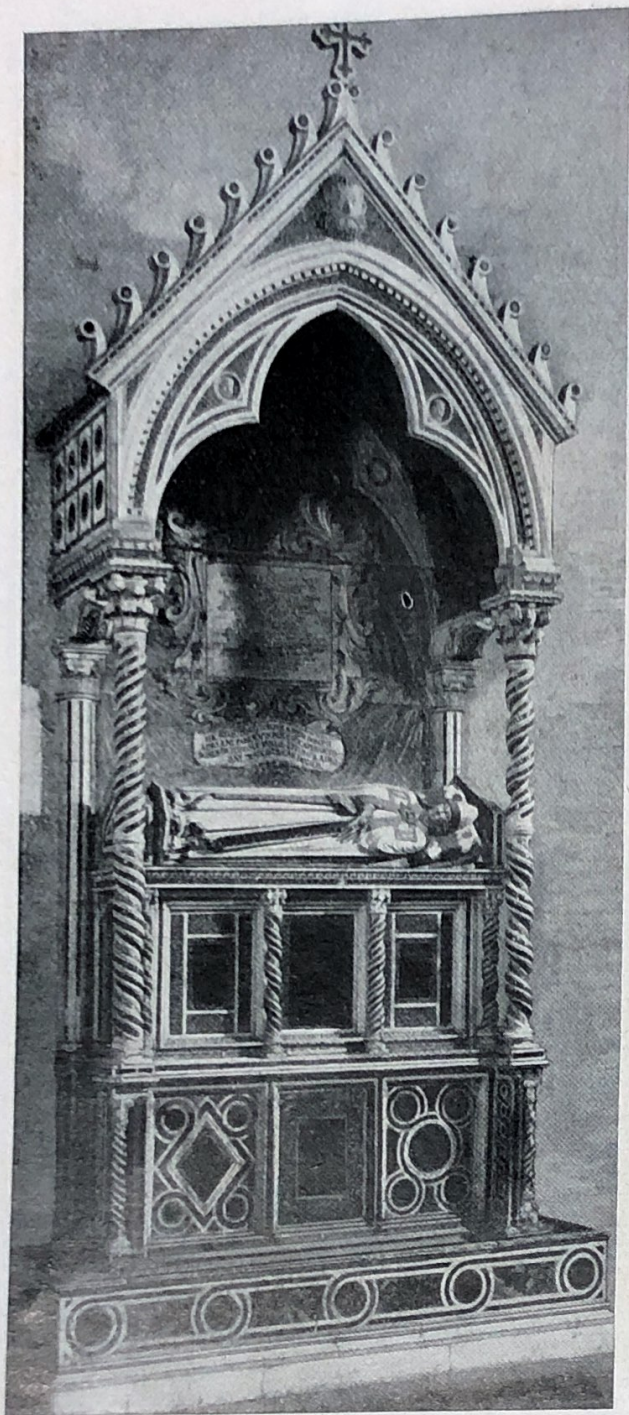
ROMA - S. GIOVANNI IN LATERANO: FRAMMENTO DEL SARCOFAGO ANNIBALDI.

SPIRITO E FORMA IN ARNOLFO DI CAMBIO

PRIMA assai che l'Alberti, a mezzo il Quattrocento, creasse col magistero della penna e la suggestione dell'esempio quella figura intellettuale e morale che, assai bene, fu detta dell'*eroe artistico*, questa figura prende consistenza e realtà umane in Nicola e Giovanni Pisano, in Giotto, ma soprattutto in Arnolfo di Cambio da Colle. Architetto, scultore, ornatore squisito, Arnolfo realizza, se non con la medesima estensione, certo con la stessa profondità, quella versatilità pronta e geniale ch'è una delle doti più tipiche ed eleganti dell'italiano del Quattrocento.

***

Nella seconda metà del Duecento l'arte italiana attraversa un periodo dei più tormentati e dei più gravidi di conseguenze. La lunga tradizione romanica, venata, sì, di bizantinismi, di orientalismi e di esotismi d'ogni sorta, ma pur sempre integra nella sua antica latinità, è un poco scossa e turbata dalla fortuna sempre più vasta del gotico che, da più di cent'anni, ha ormai conquistato il mondo. La lotta è sorda, accanita, senza tregua nè sosta; Arnolfo vi è tutto intero, o, meglio, è tutto intero e vivissimo in lui il contrasto fra la tradizione italiana che gli è radicata nel cervello e nel cuore, e, non dico l'arte — che sarebbe dir troppo — ma certo le preferenze, le abitudini estetiche e, insomma, il gusto dei gotici francesi ch'egli ebbe ad accostare per mezzo di Carlo d'Angiò. Mentre in un primo tempo, tutto preso dalle appariscenti novità d'oltremonte, Arnolfo ne subisce il fascino, più tardi ogni influenza estranea cade per lasciare libera, nella sua maschia bellezza, la più vera e profonda personalità dell'artista che è nuova e ricca di esperienze e di apporti non solo e non tutti italiani, ma sempre, nella sua espressione ultima e perfetta, nettamente latina. Si è detto che ove l'umanesimo dei quattrocentisti non fosse sopraggiunto a tagliar corto a meno che un secolo di distanza, e a ricondurre al culto della linea orizzontale l'arte italiana, questa per la spinta datale da Arnolfo, avrebbe avuto altre evoluzioni da quelle che poi ebbe. Ma tutto ciò se può sembrar vero in quanto l'architettura brunelleschiana, rifacendosi non tanto alla romanità quanto al romanico toscano, esclude in qualche modo dalla sua esperienza alcuni dei valori strettamente arnolfiani, non è vero ove si guardi all'essenza delle cose, in quanto anche l'architettura arnolfiana può benissimo, anzi deve, essere considerata dal punto di vista costruttivo, entro la più ortodossa tradizione romanica.

Quanto alla scoltura poi, i legami fra la plastica dei periodi seguenti e la statuaria

(fot. Alinari)

VITERBO
CHIESA DI S. FRANCESCO: MONUMENTO AD ADRIANO V.

arnolfiana sono tanto evidenti e sono tanto palesemente riferibili a comuni fonti classiche da rendere vana ogni discussione.

***

La situazione morale di Arnolfo è un po' quella di Dante e del basso medioevo italiano. In Arnolfo, a cavallo fra il pieno medioevo e la cultura umanistica del Rinascimento, vi è ancora tutta intera « la rivelazione di Dio » e cioè quello stato di grazia ch'è proprio dei primitivi, e vi sono già le qualità personali ed egocentriche dell'uomo nuovo, dell'uomo del Rinascimento. L'umiltà, la dedizione più completa, propria del primitivo innanzi alla « voce divina » che per suo mezzo, quasi inconsciamente, s'esprime, in Arnolfo è ancora un modo d'arte, ma non è più un modo di vita, e in lui già vibra accanto a quell'umiltà e a quell'abbandono assoluti, il vigore, il nerbo, la potenza della personalità che assume coscienza di sè. A un certo momento questo equilibrio instabile, che nello spirito di Arnolfo si regge sopra la sottile lama di rasoio della transizione, traboccherà: il primitivo sarà morto per sempre e sorgerà l'artista del Rinascimento, l'« eroe » albertiano.

La classica disciplina dell' antico, ch' egli ha appresa da Nicola Pisano fa di lui, come degli scultori della scuola di Federigo II, un precursore del Rinascimento, ma l' intima commozione con la quale all'antico Arnolfo si accosta, è tutta del cuore e dell'anima, è tutta effetto di sensibilità squisite sfuggenti al razionale controllo dell'intelletto: nulla di cerebrale, nella sua venerazione per gli antichi modelli, nulla di archeologico. A questo modo egli si salva, come ogni grande; egli rimane immune da ogni contagio accademico, in lui il contatto col mondo classico non ha, nè può avere, altra funzione mai che quella di suscitare imagini nuove, tutte sue, nate nell'intimo della sua coscienza; così si è realizzato il miracolo di questo raro equilibrio fra lo spirito inquieto del ricercatore della bellezza antica e l'artista nuovo. Arnolfo è dei pochi che, studiosissimi dei modelli antichi, hanno saputo serbare intatta la verginità creativa dello spirito loro; così si accordano in lui la scaltrita sapienza dell'artefice e la fulgurazione divina del primitivo.

***

Rievocare qui, in tanta brevità di spazio, l'opera vasta e complessa di Arnolfo commentandone le espressioni singole, non è certamente possibile. Più preme, del resto, guardare l'opera del Maestro nelle sue linee essenziali, nelle sue proiezioni nel futuro, nel suo svolgimento ascensionale e necessario verso ideali di un'astratta perfezione geometrica e ritmica.

Arnolfo toscano — era di Colle in Valdelsa

(fot. Alinari)

ORVIETO - CHIESA DI S. DOMENICO, MONUMENTO AL CARD. GUGLIELMO DI BRAYE. (ARNOLFO DI CAMBIO).

(*fot. Alinari*)
ORVIETO - CHIESA DI S. DOMENICO. LA MADONNA COL BAMBINO, DEL MONUMENTO AL CARD. G. DI BRAYE. (ARNOLFO DI CAMBIO).

degli elementi toscani coi cosmateschi in San Francesco di Viterbo, nel mausoleo di Adriano V, ove Arnolfo forse per la prima volta affronta il tema dell'edicola funeraria con quella severità che gli sarà propria pur nelle opere successive. Il baldacchino che incorona il sarcofago, dà già compiuta la forma che dopo Arnolfo diverrà tipica per monumenti di tal genere.

Il mausoleo del cardinale « Guillelmus de Braio » in S. Domenico d'Orvieto, se non fosse stato così malamente ricomposto e rabberciato, sarebbe prezioso per illuminarci intorno al primo esperimento architettonico di qualche importanza che Arnolfo abbia tentato; tanto più che la data della morte di Guglielmo di Braye — riferita ritmicamente nell'epigrafe latina « bis sex centenus binus bis bisque vicenus », la quale lascia supporre che il monumento sia stato eretto non oltre il 1283 — e la firma, nitidamente incisa, non consentono dubbi circa l'epoca e l'autenticità dell'opera.

È vero che sulla scorta dei frammenti ricomposti sulla parete della chiesa urbivetana e degli altri che rimangono nel Museo dell'Opera, per induzione, valendosi anche delle forme impiegate dal Maestro per il Mausoleo di Adriano V, si potrebbe imaginare una plausibile ricomposizione; qualcuno anzi l'ha tentato, ma con quel troppo di arbitrario che siffatte ricostruzioni accademiche, ancorchè sapientissime, non possono per nessun verso evitare.

Rimane da guardare — nel mausoleo orvietano — l'opera scultoria, che ci è giunta intera e superba. Al sommo, entro uno sfondo profondo cui l'arte cosmatesca ha prestato il fulgore cromatico delle tessere lucentissime e vivaci sta, seduta in cattedra, la statua della Madonna col Bimbo in grembo. Un serto ingemmato le incorona il capo e i capelli ha spartiti sulla fronte, quasi un'Agrippina antica. Sotto, nelle due nicchie laterali, la figura di S. Domenico di un ascetismo crudo, e la severa figura di S. Paolo che presenta il Cardinale, sono lontane dalla serena classicità della Madonna per quel loro senso

— svolge il primo periodo della sua attività artistica a Roma, il che spiega certi caratteri profondamente latini, italici dell'arte sua.

Non da Cimabue, e tanto meno da quel fantastico « Lapo architettore » di cui l'imaginifico Vasari lo disse figlio, derivò i suoi primi modi Arnolfo, ma certamente dalla dimestichezza con Nicola Pisano per il quale, insieme ad altri, fu in Siena l'anno 1265, attorno al gran lavoro del pergamo. Non molto certe sono le notizie che, attorno all'opera di Arnolfo, si hanno prima del 1285. Sappiamo tuttavia che egli si è stabilito in Roma dopo il '77, al servizio di re Carlo d'Angiò « Senatore della città di Roma »; da lui infatti o da [illegible] suo vicario, dovrà attender licenza per recarsi a Perugia, quando Fra Bevignate lo chiamerà per la « fontana di Piazza ». Ed è [illegible] che Arnolfo impronta di [illegible] arte cosmatesca [illegible] quale, quasi in [illegible], [illegible] il gusto del prezioso [illegible] alambiccate [illegible] fusione

quasi sperduto, più che mistico e dolce. Nell' espressione plastica, come più tardi nell'architettura, Arnolfo è turbato e tormentato dalla mistica suggestione dei gotici, mentre in lui canta possente l'inno della serenità latina: la lotta è accanita, nè sempre nascosta, nè sempre ordinata; solo si tacerà quando Arnolfo — trovata la sua via — si esprimerà con la forza pacata e ferma dei ritmi latini.

Nei cibori di S. Paolo fuori le mura e di S. Cecilia in Trastevere a Roma, l'architetto e lo scultore si armonizzano perfettamente nella creazione di questo nuovo tipo di monumento religioso che tanta fortuna avrà poi fra i tardi imitatori. L'antico ciborio cosmatesco architravato, col padiglione a modo di loggiato si trasforma per la fantasia del toscano nella ricchezza ornatissima del ciborio paolino, fastoso padiglione adorno di marmi, d'incrostazioni musive, di sagome e d'archi e di pinnacoli.

Il tipo di ciborio coperto da volta a crociera e quindi con gli archi al posto dell'architrave cosmatesco, era conosciuto e aveva avuto espressioni superbe a Milano in S. Ambrogio e a Venezia in San Marco; sarebbe forse arris[illegible] pretendere [illegible]tro di stabilità [illegible] questo solo fatto [illegible] discendenza [illegible] forma romanica lombarda, possente e greve in S. Ambrogio come in S. Marco, assume in S. Paolo leggerezza e snellezza di forme; lo slancio dell'arco acuto trilobato, cui è sovrapposto quel frontone triangolare, che non è altro che la traduzione senese del gotico « gâble », attesta chiaramente l'origine delle prime forme arnolfiane senza ricorrere, come si volle fare, ai possibili ma incontrollabili contatti con artisti gotici di Francia. L' improvviso slancio delle prime architetture romane di Arnolfo si spiega interamente con la sua educazione senese.

(fot. Alinari)

ROMA - BASILICA DI S. PAOLO FUORI LE MURA: CIBORIO (ARNOLFO DI CAMBIO).

Il contrasto fra il tormento ancor tutto dominato dai terribili contorcimenti medievali, e la classica serenità del mondo da lui vagheggiato e che Nicola gli aveva bene indicato col pergamo mirabile — contrasto che è vivo nel monumento del cardinale di Braye, che non è peranco sanato nel ciborio paolino e neppure in quello di S. Cecilia — pare comporsi nelle opere scultorie degli ultimi anni del periodo romano. Particolarmente nella statua sedente di Carlo d' Angiò pare che le qualità contrastanti e tutti i ritmi opposti e segreti dell'anima e della mano di Arnolfo si incontrino in un equilibrio che, se pur provvisorio, ha la franchezza della stabilità. L' arcaismo ieratico della figura regale, il suo piglio risoluto e rude escono dalla più elevata tradizione romanica; mentre la potenza espressiva del volto, ove l'ampiezza

(fot. Alinari)
ROMA - PALAZZO DEI CONSERVATORI. CARLO D'ANGIÒ.

della mascella imprime il segno di una volontà ferrigna, si riattacca alla tradizione tutta classica, anzi etrusco-romana, del ritratto; ma pur nella composta maestà dell'atteggiamento, nella solennità con cui il pallio ne avvolge le membra forti e squadrate e si appunta sull'omero, nella fermezza dello sguardo questo re barbaro, che siede sopra due leoni, riceve dallo scultore « etrusco » impronta e dignità consolari.

Ma più si rinfranca la mano d'Arnolfo nel S. Pietro seduto della basilica Vaticana, statua tanto nota che appena è il caso di ricordare. Gli studiosi vi si sono affannati d'attorno credendola, prima di uno scultore del V secolo, e poi una copia di statua dei bassi tempi e proponendo alla fine l'attribuzione ad Arnolfo.

Meno discussa è l'attribuzione ad Arnolfo della Natività di S. M. Maggiore. Quest'opera rotta e ricomposta in modo assai approssimativo e arbitrario, dopo che il Fontana nel seicento ebbe, con artificiosissimo ingegno, trasferito l'*oratorium praesepis* dall'antica nella nuova posizione, ha importanza particolare per ciò che riguarda le relazioni fra l'arte d'Arnolfo e la scultura di Nicola Pisano.

L'adorazione dei Magi, scolpita da Nicola nel pulpito del Battistero di Pisa, è opera interamente classica; lo schema compositivo esce proprio direttamente dai bassorilievi adornanti gli ellenici sarcofagi che egli ammirò e studiò nel camposanto pisano, e anche le singole figure sono di maestà tutta classica.

Nell'opera di Arnolfo, le singole figure partecipano d'una maestà, d'una gravità meno mediata, meno derivata da modelli antichi: in Arnolfo insomma, lo studio è, qui come sempre, superato e interamente assorbito dalla intima commozione del creatore.

Anche più sciolto, immediato e commosso innanzi allo spettacolo miracoloso della vita, appare Arnolfo nel frammento del sarcofago Annibaldi a San Giovanni in Laterano.

È questo un prezioso frammento che rappresenta con controllata esattezza liturgica la cerimonia dell'Ordinazione sacerdotale di un chierico. La fascia, scolpita ad altorilievo, che forse recingeva l'urna funeraria, è costituita da una serie di figurette di una vivacità, più che verista, espressionista, tanto evidentemente e con tale efficacia son colti in ciascuno i moti dell'animo e quasi il celere vibrar della vita. Alcune di queste figurette tradiscono ricordi classici; tutte son drappeggiate con grande solennità, con pieghe un poco secche al modo d'Arnolfo, e hanno pure tutte la coscia eccessivamente lunga in confronto alla gamba, secondo un vezzo che è pure peculiare d'Arnolfo. L'intento, che qui è palese, di cogliere quasi istantaneamente la vita, non ha mortificato le doti creative di Arnolfo in quanto la realtà attinge fra le sue mani una superiore categoria spirituale.

* * *

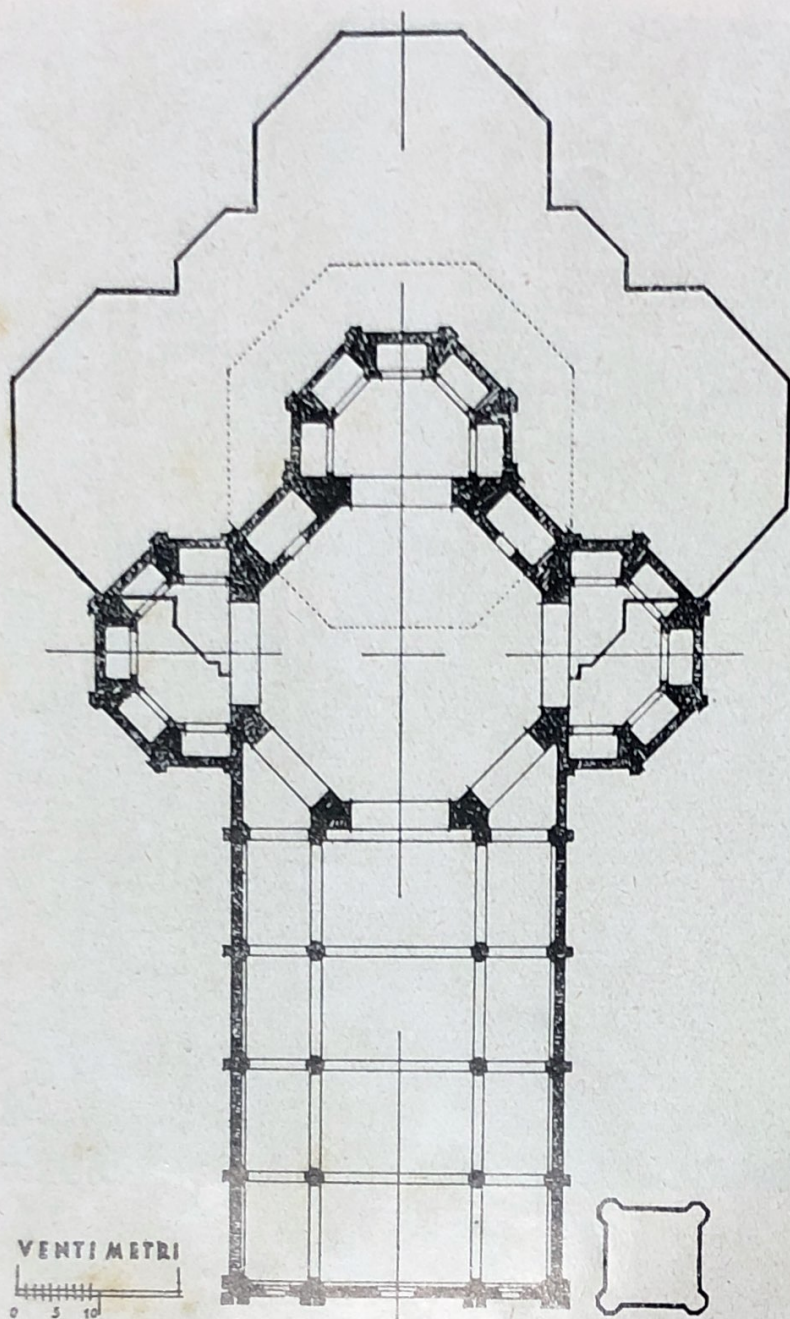
In Firenze Arnolfo, giunto ormai all'apogeo della sua fama, impenna l'ala al più alto volo. Tra Perugia, Viterbo, Orvieto e Roma, l'opera sua era stata sinora prevalentemente

di scultore o, più spesso, di scultore-architetto. D'ora in poi, pur non tralasciando del tutto la sua attività di scultore, egli dà all'opera sua come architetto assoluta preminenza.

Nulla di più discusso e, quindi, di più incerto che l'opera architettonica di Arnolfo. Ove si tolga la chiesa di S. Reparata, per la quale rimangono esplicite testimonianze, per tutte le altre fabbriche che la tradizione letteraria attribuì ad Arnolfo non esiste alcun documento contemporaneo. Così l'attività architettonica di Arnolfo ha subìto le inclusioni più strane come le depauperazioni più gravi: ci sono stati gli amplificatori e i disfattisti. Tra i primi, primissimo Messer Giorgio Vasari, il quale — notava bene il Frey — s'è compiaciuto di vedere in Arnolfo il rinnovatore dell'architettura come in Cimabue e in Andrea Pisano aveva scorto quelli della pittura e della scoltura. Nè si può dire che i principî dai quali il Vasari moveva fossero falsi. Da questo riconoscimento all'attribuire, come il Vasari fa, ad Arnolfo tutte le fabbriche notevoli che in questo torno di tempo sorsero in Firenze e che il Villani con gran cura enumera, il passo è lungo e anche periglioso.

(*fot. Alinari*)

ROMA - S. MARIA MAGGIORE, CAPPELLA DEL SACRAMENTO: I RE MAGI, FRAMMENTO DELL'ANTICO PRESEPIO.

Ora l'esame dei documenti e una più ponderata visione delle cose ha sfrondato da un pezzo il cumulo di queste opere disparate, riducendole da prima a cinque: S. Trínita, S. Maria Maggiore, S. Reparata, S. Croce e il Palazzo Vecchio, e poi solo a quest'ultime tre. Anzi I. B. Supino giungeva a non riconoscer per opera d'Arnolfo che la sola S. Reparata. Se tuttavia solo per quest'ultima abbiamo prove certe, e se sono evidentissime le argomentazioni del Supino nei riguardi di S. Croce, iniziata ormai sin dal 1252 e quindi estranea ad ogni iniziale influenza arnolfiana, nei riguardi di Palazzo Vecchio la critica negativa del Supino è meno stringente. Il Supino obietta infatti che Palazzo Vecchio non appare costruito secondo un progetto prestabilito ma, via via che s'abbattevano le case d'intorno, secondo nuovi piani diversi; il che non mi pare esatto. Palazzo Vecchio nella sua parte più antica, le fronti esterne, la torre e il primo cortile, è mirabilmente organizzato e unitario; nè le aggiunte posteriori e le manomissioni possono togliere alcun che alla sua compatta organicità iniziale. Quanto alle chiese di S. Maria Maggiore e di S. Trínita, l'attribuzione ad Arnolfo fatta, come dissi, dal Vasari e ripetuta dal Frey e da altri, è certamente gratuita: a parte il fatto che non esistono documenti di nessun genere che provino una tale paternità, nessuno dei due edifici mostra così spiccate analogie con la vecchia S. Reparata arnolfiana da giustificare tali induzioni. Inoltre per S. Trínita come

PIANTA DI S. MARIA DEL FIORE SECONDO IL PROBABILE TRACCIATO ARNOLFIANO, CON INDICAZIONE DEL PERIMETRO ATTUALE. (DIS. DELL'A.).

per la chiesa di Badia attribuita ad Arnolfo dopo il Vasari anche dal Nardini, esiste la incompatibilità delle date, essendo state interamente rifatte entrambe assai anni dopo il 1300 e quindi dopo la morte del Maestro che è del 1302. Che Arnolfo abbia, prima di ricevere il gravissimo incarico di costruire la S. Reparata, murato altre chiese è, tuttavia, fuori d'ogni dubbio, pur se nulla sappiamo di tali edifici. Chiara è infatti la testimonianza del privilegio concesso dalla Repubblica Fiorentina ad Arnolfo due anni avanti ch'egli morisse: « Magister Arnolphus de Colle filius olim Cambii — è detto nel documento — famosior magister et magis expertus in aedificationibus ecclesiarum aliquo alio qui in vicinis partibus cognoscatur ».

Santa Maria del Fiore, l'antica Santa Reparata, quale oggi appare, è il risultato di lunghi studi e di modificazioni che, dal Talenti al Brunellesco, si succedettero e si armonizzarono con ordine perfettamente logico, ma quasi ininterrotto, così che dell'opera d' Arnolfo non vi rimangono che scarsissime impronte immediate. Ciononostante non solo il concetto iniziale, ma per così dire tutto il programma costruttivo di Santa Maria del Fiore, compresa la grande cupola che toccò al genio e all'ardimento del Brunellesco di compiere, è rimasto quello d'Arnolfo.

Nel 1294, scrive Giovanni Villani — « e cittadini s'accordarono di rimuovere la chiesa maggiore di Firenze, la quale era di molta grossa forma, e piccola a comparazione di sì fatta cittade; e ordinarono di crescerla e di trarla adietro, e di farla tutta di marmi con figure intagliate ». Soltanto due anni appresso, nel '96, « consacrossi all'onore di Dio e di Santa Maria, nominandola Santa Maria del Fiore, con tutto che mai non le si mutò il primo nome per l'universo popolo, Santa Reparata ». Del qual fatto, come pure dell'opera d'Arnolfo, è fatta testimonianza nell'iscrizione che ancora rimane nel fianco meridionale della chiesa: « Istud ab Arnulfo templum fuit edificatum ». Nè il Maestro dovette perdersi in vani indugi, se già in una deliberazione di quel primo anno di lavori, i deputati della fabbrica, anticipando un appellativo che nei secoli sarà consacrato, la possono chiamare meravigliosa: « opere mirifici sancte Reparate catedralis ecclesie florentina, que reparatur quin immo de novo construitur ».

Quin immo de novo construitur: si tratta dunque di una fabbrica eretta dalle fondamenta, completamente nuova e non già, come il Villani par dire, dell'antica chiesa rinnovata e « cresciuta ».

La cattedrale, concepita da Arnolfo, ove si faccia astrazione delle dimensioni mutate, era costruttivamente analoga all'attuale; di Arnolfo è l'idea della gran cupola posta qua-

si a coronare la parte più eccelsa della chiesa, così come avevano fatto cent'anni prima i costruttori del Duomo senese e, duecent'anni innanzi, Buschetto nel Duomo di Pisa. Pure di Arnolfo è il sistema costruttivo delle tre navate alte e spaziose e armoniche secondo il modo romanico latino, in cui ogni più delicata funzione statica è affidata alla forza inerte e salda del pilastro.

FIRENZE - MUSEO DELL'OPERA DI S. MARIA DEL FIORE. DISEGNO CINQUECENTESCO RIPRODUCENTE LA FRONTE CHE FU DEMOLITA NEL 1587.

Come nella cattedrale di Siena, come nel S. Petronio di Bologna e nel Duomo di Milano, l'organismo di S. Maria del Fiore, ove la spinta della gran volta centrale è equilibrata dalle volte delle collaterali di poco più basse, senza alcun sussidio d'archi rampanti esterni, nè di guglie, è quanto di più tradizionalmente romanico e italiano si possa imaginare. Davanti a queste nostre meravigliose cattedrali erette secondo la larga e salda norma latina, vi è stato chi ha potuto parlare di « gotico mal compreso e peggio interpretato »; in realtà si deve dire che qui, ove le navate si reggono da sole senza scheletri esterni nè equilibrismi difficili e abilissimi, ove si voltano cupole con ampiezza e saldezza che sono ancora romane, il « gotico » non ha, in un senso strettamente *costruttivo*, niente a che vedere.

Arnolfo ha guardato forse il Duomo di Siena, forse ne ha conosciuto il primo progetto con la gran cupola circondata da cappelle radiali, ma l'idea di una cupola così grande e possente e ampia che, in modo così singolare, si innestasse nel corpo allungato della chiesa, è interamente sua, pur se solo al Brunellesco sarà dato di voltarla « erta sopra e cieli, ampla da coprire chon sua ombra tucti e popoli toscani ».

Il tentativo di fondere in un organismo unico e armonico la struttura basilicale allungata e la struttura centrale è tale da testimoniare chiaramente l'audacia e la sicurezza spregiudicata dell'architettura di Arnolfo. Il senso di questo tentativo valica i limiti dell'esperienza tecnica e sin quelli — direi — del sogno ambizioso dell'artista: in esso appare un'ansia di rinnovamento e, più, una sete di grandezza e di quasi trascendente sublimità, che dopo di Arnolfo non ritornerà forse uguale se non nell'animo di Michelangelo quando — placato il tormento della vita e vicino quasi a varcar con la morte le

(fot. Brogi)

FIRENZE - MUSEO DI S. MARIA DEL FIORE: LA VERGINE COL BAMBINO. (ARNOLFO DI CAMBIO).

soglie dell'Assoluto — innalzerà nel cielo di Roma la cupola immensa sopra l'immensa basilica.

⁂

Ma la cupola e l'accentramento delle funzioni statiche nel pilastro, non sono i soli elementi che legano l'architettura di Arnolfo a quella di Roma antica. È noto come, in un certo senso, l'architettura romana si caratterizzi, di fronte a quella dei greci e degli altri popoli antichi, proprio per gli sforzi ordinati a ottenere i più vasti spazi coperti che fosse possibile. Guardata da un particolare punto di vista tecnico l'architettura romana può apparire infatti come una progressiva conquista dello spazio secondo due dimensioni, mentre quella gotica darà arditamente la scalata a quella terza dimensione che aveva lasciato quasi indifferenti i romani. Ora in Santa Maria del Fiore, Arnolfo, anche prima che Francesco Talenti mutasse il numero e la misura delle campate, giunge a coprir di volte uno spazio amplissimo senza per altro ingombrarlo con la selva di pilastri, cara e necessaria ai nordici, ma scaricando tutto il gioco delle spinte delle volte, oltre che sulle pareti laterali, sopra non più di sei pilastri, vero miracolo di ardimento costruttivo. Non vorrei tuttavia che tutto questo tendesse a ridurre il miracoloso ardimento di Arnolfo ad un puro fatto tecnico, mirabile nella sua esatta potenza, ma insufficiente all'interpretazione profonda dell'opera d'arte. Il carattere d'austerità senza tristezza, di maestà senza oppressione, di misticismo senza morbosità, è intimamente latino, italiano e nasce dall'anima e dal cuore di Arnolfo prima che dal suo cervello; nasce insomma dalla sua emozione lirica prima assai che dalla sapienza del calcolo. Arnolfo, mentre imagina la sua chiesa così ampia e chiara e nuda, ha nel profondo del cuore memorie romane; egli ha veduto e ha inteso la chiarità serena della basilica latina ove la luce s'effonde per le transenne e gli alabastri nello spazio ritmato dalle colonne e dagli architravi in un'armonia fatta delle pure, astratte geometrie di un'architettura limpida e cristallina.

Attorno al brutto disegno cinquecentesco che riproduce la facciata di Santa Maria del Fiore ed è ora nel Museo dell'Opera, molto si è congetturato: vi si sono volute scorgere per forza le tracce della primitiva facciata che Arnolfo aveva disegnato ed aveva cominciato ad erigere.

Ma una semplice considerazione può togliere ogni velleità di ritrovare nel disegno dell'Opera del Duomo nulla più che un assai generico e vago ricordo della facciata arnolfiana. Questo disegno appartiene al tardo Cinquecento, e fu forse eseguito poco prima che, nel 1587, si demolisse la vecchia facciata per far posto a una nuova, che allora si voleva fare: non può dunque riprodurre che la facciata ricostruita, dopo la forzata demo-

(fot. Alinari)

FIRENZE - MUSEO NAZIONALE. LA MADONNA (ARNOLFO DI CAMBIO).

lizione di quella d'Arnolfo, da Francesco Talenti circa il 1350. Della primitiva facciata non possiamo dunque dire altro se non che Arnolfo, come risulta da alcuni frammenti musivi, conservati nel museo dell'Opera, si ricordava ancora, al tempo di questa sua fabbrica, dell'opera cosmatesca che in Roma aveva conosciuta.

Delle statue che Arnolfo e gli aiuti suoi avevano preparato per la facciata alcune ci restano ancora. Fra queste la grande Madonna col Bambino ora nel Museo dell'Opera, è da Adolfo Venturi messa in relazione assai stretta con la Madonna che Nicola Pisano scolpì per quel pulpito di Siena cui pure Arnolfo, giovane ancora, aveva lavorato. Era forse collocata nella lunetta sopra la porta sinistra la statua della Madonna distesa che è ora al Bargello. Qui pure, in questo marmo mirabile per fermezza di modellato e armonia di composizione, Arnolfo si rifà a un modello di Nicola Pisano: la Vergine del Presepio ch'è nel pulpito del Battistero di Pisa. Per Nicola come per Arnolfo, la Vergine è quasi l'etrusca figura distesa sopra un sarcofago; entrambe appoggiate sul cubito, coperto il capo d'un velo, sono in attitudine di riposo; ma mentre in quella di Nicola, solenne e dignitosa, pare riarder nuovamente, di poco mutata, la raffinatezza mondana di Larthia Seianti l'etrusca, superbissima dama, in questa d'Arnolfo, tutta dolcezza e abbandono, piena d'una grazia che somiglia un tremore lieve, si svela una bellezza più intima e vera.

Ultima di queste statue provenienti dall'antica facciata, citerò quella seduta di Bonifazio VIII, opera pure d'Arnolfo, ma eseguita da allievi. In poche opere appare la regalità espressa con pari efficacia, con più alta nobiltà e con minori mezzi effettistici che in questa.

***

Per Bonifazio VIII, Arnolfo compiva appunto in questi anni il sacello in Vaticano. Nel ciborio dell'altare che conosciamo da vecchi disegni, Arnolfo pare tornare al tipo romanico architravato, il quale ritorno, proprio negli anni in cui il Maestro attendeva alla fabbrica di S. Reparata, può essere sintomatico. Di questo sacello, unico frammento, rimane oggi nelle grotte Vaticane il sarcofago papale con la figura di Bonifazio VIII diste savi sopra; meravigliosa per nobiltà e finez za plastica, dopo la efficace ma un poco sommaria scultura fiorentina, questa delle grotte appare come un raffinato, delicatissimo fiore, cui, con ogni cura e amore, dovette attendere direttamente il Maestro.

Di Palazzo Vecchio già dissi come ne ritenga plausibile la tradizionale attribuzione ad Arnolfo, benchè non esista, a suffragio di ciò, documento alcuno. La costruzione di Palazzo Vecchio è quasi coeva a quella di Santa Maria del Fiore. Nel 1298, e cicè due anni dopo la consacrazione di S. Reparata, i Consigli approvano l'erezione di un « Palatium pro residentia Dominorum ». Se poi

nel 1303 i Priori stabilitisi in Palazzo prima del compimento, erano in grado di sostenervi l'assalto dato alla Signoria da Corso Donati e dalle sue genti, segno è che alla morte di Arnolfo il Palazzo doveva essere, nel suo primo nucleo, essenzialmente compiuto. Nitido blocco di pietra, donde sfugge, stelo sottile e possente innalzato verso il cielo e la luce, la torre quadrata, Palazzo Vecchio è una delle affermazioni più salde e più eleganti del genio fiorentino. La severità austera del senese Palazzo Tolomei, che Arnolfo vide quando lavorava — con Nicola — al Pergamo, si riflette nel grande palazzo fiorentino; ma l'interpretazione arnolfiana è ricca e del tutto personale ed è pregna di conseguenze se si pensa che il palazzo signorile del '400 creato dal Brunellesco non si intenderebbe senza questa immane prefazione dettata da Arnolfo. In Palazzo Vecchio più nulla si potrebbe chiamare « gotico »: non la torre, coronata da quattro colonne di sapore tutto romanico e latino; non la soprana sobrietà di questa mole ch'ebbe « per primo ornamento il non essere ornata »; non la possente, romana squadratura della massa compatta, che dà il senso quasi tangibile del possesso e dell'imperio.

***

Come architetto Arnolfo «pur adottando — scrisse il Supino — certe forme dell'arte nuova, ormai divulgate dagli ordini monastici, non fece che seguire quella tendenza, a cui gli artefici tutti sembravano voler adattare gran parte dell' opera loro. Non fu dunque un novatore dell' arte ». Ed è verissimo, nel senso stretto di fondatore di un nuovo stile; ma non va dimenticato che Arnolfo è, accanto a Lorenzo Maitani e a Giovanni *Pisano*, fra i principali fautori di quel particolarissimo stile che info[rma] l'architettura del Trecento italiano. [In] questo suo ritornare, dopo i tentativi più or[na]mentali che costruttivi del suo periodo roma[no], alla tradizione latina mentre oltralpe il go[ti]co dilaga e gli ordini monastici — primi [i] Cistercensi — l'introducono in Italia, sta ap[punto] l'originalità di Arnolfo.

L'opera architettonica d'Arnolfo non è iso[]lata, ma ha i suoi presupposti, come le su[e] conseguenze; essa tuttavia, benchè incasto[]nata nel naturale svolgimento stilistico del[l']architettura italiana, assurge ad altezze che sono unicamente sue, s'appunta verso oriz[]zonti non prima veduti, organizza gli spazi e numera le armonie dei volumi secondo ritmi suoi propri. Estraneo alle ideologie nordiche dei gotici, quanto lontano dal fascino cupo dei maestri lombardi, Arnolfo ha capito la lezione di armonia e di serenità che in Roma gli impartirono le basiliche latine. Così lo spirito di Roma si perpetua attraverso lo spirito e l' arte degli italiani del Trecento; risorgerà più possente e cosciente nel Quattrocento. Accanto alla lezione che al Brunellesco e a Donatello, come ormai tutti riconoscono, viene dai monumenti della scuola romanica fiorentina, occorrerà tener conto dell'influenza dei Trecentisti che fa capo, varcato un secolo d'opere e di tentativi, ad Arnolfo di Cambio. E veramente, di dove tolse Filippo Brunellesco, chiamato a compiere l'opera d'Arnolfo, quella sottigliezza nervosa, quella eleganza così raffinata, quella specie di forza scattante, se non proprio dall' esperienza arnolfiana, che attraverso le opere del Talenti, dell' Orgagna, di Benci di Cione, di Neri di Fioravante, di Giovanni di Lapo Chini, s' era venuta svolgendo e completando?

AGNOLDOMENICO PICA.

LA PARTE SUPERIORE DELLA FONTANA DI PIAZZA, IN PERUGIA

LA PINETA IN INVERNO: PINI, QUERCIE E, IN LONTANANZA, PIOPPIO BIANCO.

PROBLEMI FITOGEOGRAFICI

LA PINETA DI RAVENNA E LA SUA VEGETAZIONE

Nella primavera dell'anno in corso, sotto gli auspici del Comitato Geografico Italiano del Consiglio Nazionale delle Ricerche, si svolgerà in Italia una Escursione Internazionale di studiosi di Fitogeografia, che visiterà le formazioni tipiche vegetali delle regioni centrali e settentrionali della Penisola, e particolarmente le pinete litoranee.

Per l'occasione, acquista una speciale interesse l'articolo che il nostro egregio Collaboratore, signor Pietro Zangheri, ha voluto dettare per la nostra Rivista, e di cui Lo ringraziamo.

NESSUN altro dei boschi litoranei di Pini che adornano le coste italiane esercita come la *pulcherrima sylva* di Sisto V un suo fascino particolare. È la presenza di Ravenna vicina, o è la storia dei millennii che pesano sulla selva e il ricordo dei Grandi che la percorsero e l'amarono? Vi è forse in noi quando v'entriamo e ne subiamo il suggestivo influsso la eco fievole, ma pur sempre viva, di tanti secoli di poesia e di leggenda che predispone a godere più intimamente l'influenza di questa vegetazione dai colori calmi e senza sfarzo?

Come Ravenna, così la sua Pineta è velata di una melanconia dolce e serena. Insieme l'una e l'altra si completano, formano quell'accordo magnifico che già Bourget aveva sentito e così bene notato nei suoi *Etudes et portraits*. È lui che vi consiglia, quando il giorno tramonta, di volgere uno sguardo alla piana ravennate, a questa immensa piana così deserta, dove non si vede nemmeno un albero « si non le reste d'une noire forêt de pins sur l'horizon », e poi con tale visione negli occhi di entrare nelle severe basiliche bizantine.

DOVE OGGI TERMINA LA PINETA DI S. VITALE VERSO NORD. - OLTRE IL CORSO D'ACQUA (SCOLO DEL TAGLIO) LA SELVA CONTINUAVA ANCORA FINO A POCHI ANNI FA PER ALTRI 5 KM.

La città taciturna, dominata dall'austerità delle sue memorie e de' suoi antichi monumenti, offre un aspetto e dà sensazioni le quali trovano degno completamento nell'ambiente silenzioso della sua selva. Là l'uomo solo, qua in gran parte la natura: insieme questi due artefici sovrani hanno creato un'armonia che è amor di Patria rispettare e conservare.

***

Ciò che si conosce di più o meno sicuro sulla storia della Pineta ravennate è stato ripetutamente pubblicato; nessun ricordo storico rimane sulla sua origine primitiva. La menzione più antica che si possiede è quella riferita dall'Anonimo Valesiano il quale racconta che Paolo, fratello di Oreste (1), nell'anno 476 fu preso ad *pinetam foris classem Ravennae* dall'esercito di Odoacre, e rimase poi vittima del furore di questo. Si sa ancora che la battaglia combattuta nel 493 fra Teodorico ed Odoacre si svolse dentro o nei pressi della Pineta, la quale dunque a quell'epoca doveva già essere grande e vegeta.

(1) Era costui segretario di Attila, e dopo la morte di questo venne in Italia, ove fu anche reggente durante il regno del figlio Romolo Augustolo.

Si ripete che ove i Romani possedevano un porto colà piantavano dei pini, che a loro servivano per la costruzione delle navi e per le riparazioni. Ma furono proprio i Romani a dare origine a questa selva, o, più probabilmente, essi non fecero che ampliare e intramezzare di pini un bosco già vegeto e più antico? La storia civile mai, forse, dirà su questo una parola più sicura, e qualche altra notizia potrà solo attendersi dall'accurato studio della vegetazione spontanea che novera alcune piante le quali — come si vedrà in seguito — possono recare qualche nuova luce.

La Pineta seguì nel corso dei secoli innumerevoli vicende, più tristi che liete: fu in possesso di corporazioni religiose, poi del Demanio, poi delle Canoniche Lateranensi di Roma, fu in affitto a privati ed infine divenne proprietà del Comune di Ravenna. Mi limito ad un semplice accenno a tutti questi passaggi, avendone, anche di recente, riassunta la storia il Senatore Luigi Rava (1) ed essendo mio scopo principale occuparmi della vegetazione. Ricorderò solo che la parte più antica del Pineto sembra essere quella di Clas-

(1) RAVA L., *La Pineta di Ravenna*, Roma, E.N.I.T., 1926.

IL FITTO SOTTOBOSCO DELLA PINETA IN PRIMAVERA. - GROVIGLIO IMPENETRABILE DI ROVI, BIANCOSPINO, LIGUSTRO, OLIVASTRO, GINEPRO, CAPRIFOGLIO, ECC. (PINETA DI CERVIA - MAGGIO).

se e che i diversi possessori distrussero parti del bosco ed altre ne piantarono.

Ed ora, anzitutto, vediamo com'era in antico il territorio ove cresce questa selva, che commosse l'animo di artisti e poeti, e per la quale sarebbero bastati i soli versi danteschi a renderla famosa. Chi non ricorda le stupende terzine del Purgatorio? Il Poeta sommo la percorre commosso

> Prendendo la campagna lento lento
> Su per lo suol che d'ogni parte oliva

e poi la descrive nella brezza mattinale, nel tremolio delle fronde, nel canto degli uccelli,

> Tal qual di ramo in ramo si raccoglie
> Per la pineta in sul lito di Chiassi
> Quand'Eolo Scirocco fuor discioglie.

Chi non ricorda la figura sdegnosa di Byron, pazzo d'amore percorrere la Pineta, e trarne poi inspirazioni bellissime per il suo Don Giovanni?...

E il Boccaccio vi si inspira per la scena del racconto di Nastagio degli Onesti e della figlia di Traversaro; e Dryden vi si ferma per la sua narrazione di Teodoro ed Onoria.... Ed è associata sempre alla visione di questa selva la fuga di Garibaldi con Anita morente dopo la difesa di Roma...

⁂

La Via Emilia, la grande strada da Rimini a Piacenza, tracciata dai Romani l'anno 187 a. C., in origine seguiva in Romagna il piede delle colline preappenniniche digradante allora in una pianura in gran parte acquitrinosa e paludosa. Questa palude, della quale gli ultimi lembi sono proprio in questi ultimi anni spariti dai dintorni di Cervia e di Ravenna, non era però neppure allora continua. I fiumi che allo sfociare dalle valli entroappenniniche disperdevano al piano le loro acque senza governo, l'avevano, all'epoca romana, già molto ricolmata. E i boschi che coprivano le pendici montane avevano così potuto popolare e rinverdire le terre, in parte già da tempo, e le nuove via via che emergevano. E ci è giunto il ricordo, attraverso Tito Livio, di una antichissima selva Litana fra la via Emilia e la palude, selva che fu teatro di varie battaglie fra Romani e Galli, e il nome stesso di Lugo riconduce il pensiero ai *Lucus,* o boschi sacri dei Galli.

UNA BASSURA NELLA PINETA DI S. VITALE OVE GIUNGE ACQUA SALMASTRA. - IL TERRENO È NUDO E STERILE: SOLO QUALCHE SCIRPO E, QUA E LÀ, DEI CESPUGLI DI STATICE.

Mentre da una parte i fiumi esercitavano la loro opera di colmata, dall'altra il mare fin d'allora in lento ritiro, dava luogo — per la conformazione della spiaggia aperta e bassa — ai cosidetti cordoni litoranei, lunghe dune succedentisi le une alle altre, separate da avvallamenti e parallele alla linea di spiaggia.

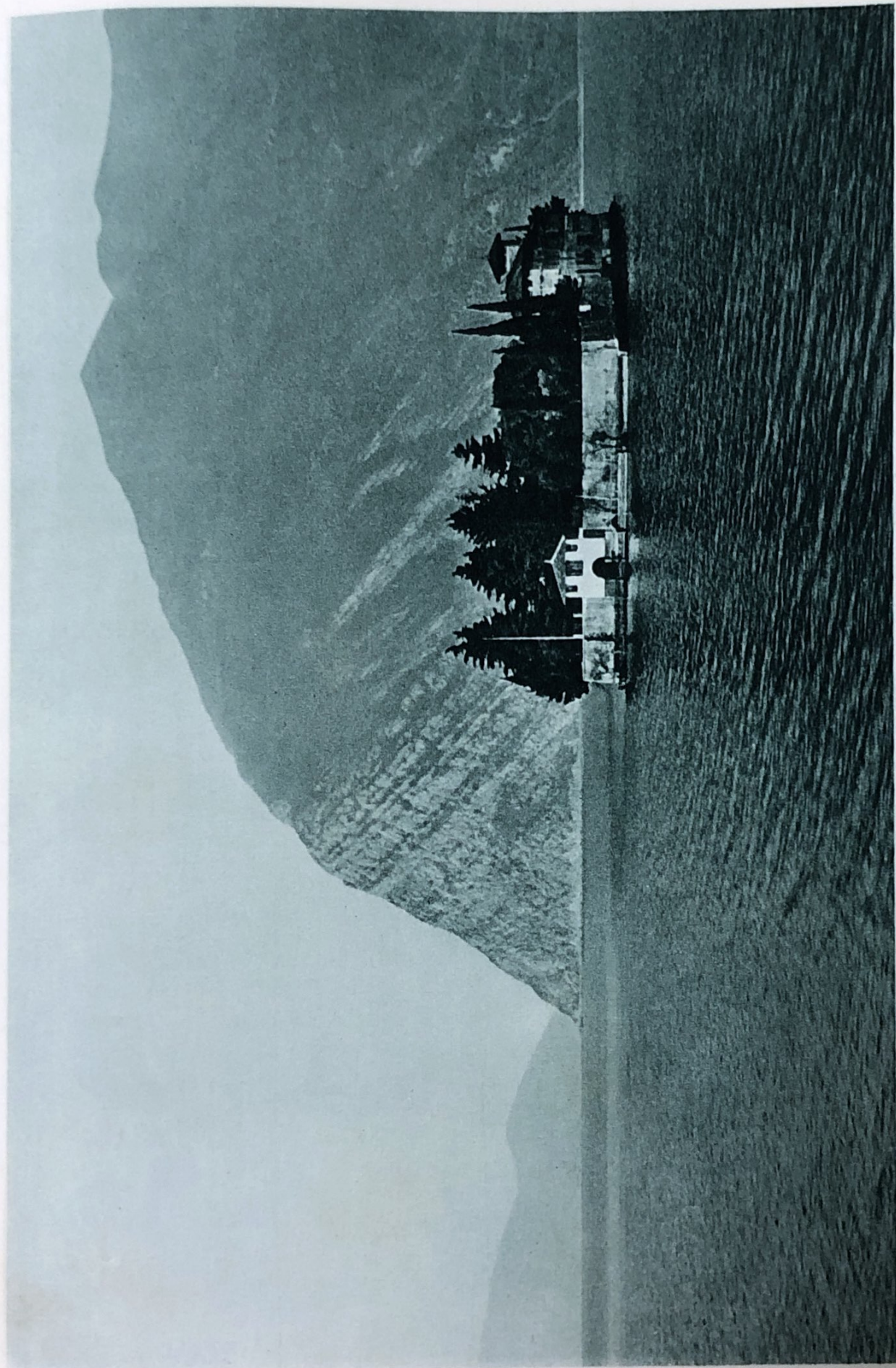
Fra codeste emersioni litoranee, e fra quelle che nel posto dell'attuale pianura romagnola si venivano via via formando per opera dei fiumi, fra questo complesso di penisole e di isole non possono essere mancati contatti ed influenze nei riguardi del mondo vegetale ed animale che le popolava; le distanze relativamente piccole fra una terra e l'altra, la poca profondità dell'acqua che le separava negano che si possa ammettere una assenza di rapporti.

Ma prima di procedere oltre vediamo qual'è oggi la vegetazione delle Pinete ravennati.

* * *

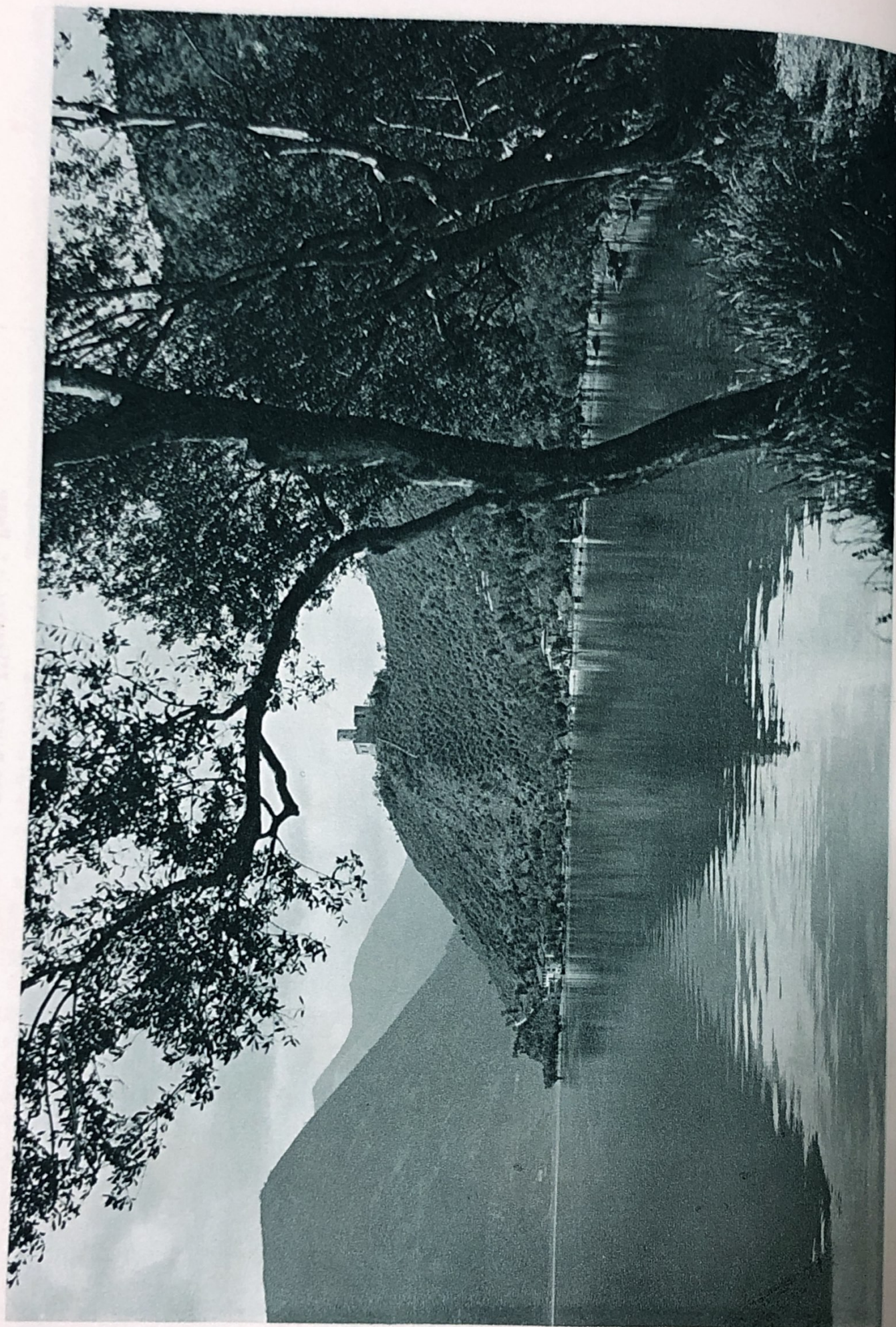
Fra le piante arboree, il pino da pinoli è l'albero predominante, e solo in alcuni punti e per limitate estensioni la prevalenza viene assunta dalla quercia e dal pioppo. L'elegante portamento del pino, che poche altre essenze forestali possono vantare, è troppo noto perchè qui sia il caso di ripetere la descrizione del quadro, sempre attraente, che produce quando è in associazione o diradata o fitta. Nelle Pinete di Ravenna le varie sembianze vi son tutte. E neppure in individui isolati il pino perde la sua bellezza. Dove era la Pineta di S. Giovanni, in quella di San Vitale oltre il « Taglio » i pini solitari marcano l'orizzonte, nel grigiore della pianura uguale e sconfinata, e portano nell'animo nostro un senso di tristezza con la nostalgia della selva che, qualche anno fa ancora, là dominava: ma quei pochi pini che restano quasi come relitti di un bosco rigoglioso, anche così soli, serbano un loro profilo di bellezza e di ornamento.

Sono però, purtroppo, il segno delle persecuzioni che la selva ha subìto. Fu minata da alcuni inverni freddissimi, dagli incendi, ma più di tutto dall'uomo. Non è moltissimo che maestosa ed eguale si distendeva senza interruzioni dal Reno a Cervia per una lunghezza di 35 chilometri circa. Così era ai tempi del Ginanni (1), quando ancora esi-

(1) L'opera postuma di Francesco Ginanni *Istoria civile e naturale delle Pinete Ravennati*, Roma, 1774, è un lavoro classico, degno, per l'epoca nella quale fu scritto, del maggiore elogio.

(Fot. Dott. G. Laeng)

LAGO D'ISEO - L'ISOLETTA DI S. PAOLO

Allegato al fascicolo di Marzo 1934 XII de "Le Vie d'Italia"

(*Fot. Stab. Pezzini*)

LAGO D'ISEO - IL GOLFO DI SENSÒLE (Montisola)

(Fot. D. Bravo)

LAGO D'ISEO - L'ISOLETTA DI LORETO, DA MARONE

(Fot. Dott. G. Laeng)

LAGO D'ISEO - IL PORTO DI SIVIANO (Montisola)

UN PITTORESCO LAGHETTO IN MEZZO ALLA PINETA DI CLASSE. - SOTTOBOSCO DI ROVI CON CESPUGLI FIORITI DI AGAZZINO; SUL TERRENO NUDO, COSÌ PERCHÈ FACILMENTE INONDATO, SOLO PUNGENTI CIUFFI DI GIUNCHI.

stevano la Pineta Monaldini, e quelle di Porto e di S. Giovanni. La striscia verde correva allora continua, e procedendo da Sud cominciava con la Pineta di Cervia alla quale seguivano quelle di S. Giovanni, di Classe, di Porto, della Monaldina e di S. Vitale. Oggi la Pineta di Cervia è assai ridotta nella sua estensione e diradata (il Ginanni dice ch'era bella e vegeta); di quella di S. Giovanni non rimane che qualche pino a ricordarne l'esistenza; quella di Classe, ripetutamente attaccata dalla scure, oggi non è più che la metà e meno ancora di quello che era; della Portuense e della Monaldina non rimane traccia, ed anche l'ultima, di S. Vitale, molta estensione ha perduto. Da 35 chilometri circa di superficie coperta, per una larghezza di 2 chilometri e più (in media), siamo oggi ridotti ad una estensione di men della metà. Per chi ama codeste bellezze naturali, che sono poi veri e proprî monumenti della Patria, la constatazione è purtroppo triste.

L'albero che più predomina dopo il pino è la quercia; è appena necessario aggiungere che, dove questa predomina, la sembianza del bosco diversifica alquanto, e così è laddove, nelle parti un po' basse ed umide, diviene prevalente il pioppo bianco. Questo arriva a formare in alcuni punti dei veri boschetti dei quali le pallide chiome creano particolari effetti sullo sfondo cupo dei pini. Poche, e quasi sempre in isolati esemplari, le altre piante arboree (salice, leccio, frassino, ontano, ecc.) così da non avere particolari influenze sul paesaggio. Il quale, se è dominato dalle piante di alto fusto, è però completato dal sottobosco e dalla flora erbacea. È anzi il sottobosco che divenendo talora eccessivamente fitto ed intricato, dona all'ambiente una nota assai caratteristica e, di più, dando luogo, insieme agli alberi, a stazioni più ombrose e più fresche e ad altre più aperte, più secche e soleggiate, influenza in modo altissimo la distribuzione della piccola flora erbacea.

Ho detto più sopra dei cordoni litorali; la Pineta di Ravenna è appunto impiantata su questi. Si scopre ancor oggi abbastanza bene questa conformazione del terreno, costituita da alture che sono le dune e i loro pendii e dalle bassure esistenti fra una duna e la successiva; le une e le altre con andamento parallelo alla spiaggia marina. E se anche il viandante non ponesse mente al terreno, la vegetazione glielo indicherebbe. Anzitutto il pino non popola le depressioni, dove special-

UN CANALE DI SCOLO CHE SOLCA LA PINETA DI S. VITALE.

mente in inverno l'acqua ristagna in un velo più o meno alto, e quindi si vedono codeste lunghe strisce depresse dove il pino fa solo da sfondo e da cornice.

Ed anche il sottobosco si differenzia a seconda dei luoghi: anzi, dove le bassure sono più accentuate e l'acqua più a lungo vi ristagna, molte specie spariscono e permane quel complesso di piante che ricorda le spiagge e gli alvei dei fiumi. Ma neppure dove la Pineta è fiorente, il sottobosco è uniforme ed eguale: qua è fitto, là quasi mancante, e gli aspetti che all'attento visitatore la nostra selva offre sono, così, infiniti.

Il pieno rigoglio del sottobosco si mostra con un intrico impenetrabile di diversi arbusti. Il rovo, frequentissimo, coi suoi rami lunghi e flessuosi buttati in tutte le direzioni è il primo artefice del groviglio. La sue spine adunche si abbarbicano alla terra e ai cespugli vicini, attanagliano ferocemente un ramo all'altro, creano un ostacolo più resistente di un reticolato.

Frammisti al rovo crescono il prugnolo (il pruno di siepe ovunque diffuso e noto) e il piracanto od agazzino (*Cotoneaster Piracantha*), elegante arbusto sempreverde dai bianchi fiori primaverili in grappoli fitti, ai quali succedono abbondanti mazzetti di piccoli frutti rosso arancione. Si uniscono a questi il comune biancospino, le rose selvatiche, il ginepro, il ligustro, l'olivastro (*Phyllirea angustifolia*) il crespino (*Berberis vulgaris*) ed il cotìno (*Rhus cotinus*), questi ultimi due, però, non dappertutto.

Il quadro che presenta questa associazione di specie arbustive è, come ho detto, assai vario. In generale dove più fitta è la Pineta più fitto è il sottobosco, e di sovente il rigoglio di questo fa centro dove sono i tronchi delle piante d'alto fusto. Attorno ai tronchi crescono anzitutto i rovi ed i prugnoli e, con loro commisti, il ligustro co' suoi fiori bianchi in primavera e le sue bacche brunastre in autunno, poi l'olivastro e l'agazzino. Dove la Pineta accenna a diradarsi, questi ammassi di vegetazione sfumano progressivamente man mano ci si allontana dai tronchi, si perdono in isolati cespugli di ginepri e di rose. Il crespino, bell'arbusto verde vivo, più bello ancora quando è coperto dei suoi numerosi fiorellini gialli, e il cotìno elegantissimo sotto la soffice sua cupola di fiori piumosi hanno una distribuzione saltuaria. Dove esistono, si trovano di solito in abbondanza, dànno una loro impronta differente

FIORITURA PRIMAVERILE NEI PRATELLI ERBOSI DELLA PINETA DI CERVIA. ALL'« ORNITOGALO » (IL PICCOLO GIGLIO BIANCO) SI UNISCONO LA « VALERIANELLA » VIOLACEO-CHIARA, IL CELESTE « NON TI SCORDAR DI ME », LA « QUERCIOLA », E LA « SILENE SERICEA » COLOR DI ROSA.

al paesaggio arbustivo, visibile anche da lungi, paesaggio che, in autunno, il cotìno colora vivacemente con le sue foglie che, da verdi, si trasmutano a poco a poco nel rosso più acceso.

Nelle parti basse e sterili poche di queste piante permangono e le sostituisce l'olivastro spinoso (*Hippophaë rhamnoides*), il pallido arbusto delle steppe, dei greti aridi e delle spiagge dalle foglie verdi chiare ed argentine, al quale si frammischiano i ciuffi pungenti dei giunchi. Per lunghe distese a perdita d'occhio queste depressioni tagliano la Pineta longitudinalmente e dànno un aspetto particolare all'ambiente: se poi sono ancora in comunicazione con i canali sfocianti al mare e risentono l'influenza dell'acqua salmastra, la vegetazione è più stentata, più triste, ed in estate, quando tutta l'acqua si prosciuga, rimangono grandi zone di terreno quasi nude, aride e bianche. Codeste parti che ricordano le piane acquitrinose fra il mare e le Pinete di Classe e di S. Vitale, si distaccano nettamente dall'ambiente silvano che le contorna e nel quale sono incluse. Quando invece sono lontane dall'influenza marina possono assumere localmente delle forme suggestive, in ispecie se le depressioni consentono qua e là un ristagno perenne di acqua, che le cambia in piccoli laghetti pittoreschi in mezzo alla Pineta.

***

Per un osservatore un po' superficiale la descrizione delle varie sembianze del paesaggio naturale sarebbe qui già esaurita. Ma al turista più attento non può sfuggire, nella modesta flora erbacea, un altro elemento caratteristico dell'ambiente. Le pianticelle di Pineta sono in generale senza sfarzo; la maggior parte, anzi, molto modeste nel portamento e nel colore dei fiori. Il terreno sabbioniccio, calcareo, poco ricco di sostanze nutritizie non permette lo sviluppo di tante specie che in altri boschi si fanno notare per vivacità di tinte e per esuberanza di sviluppo. Tuttavia questa modestia nella bassa vegetazione non è in contrasto, anzi concorda benissimo con la visione d'insieme della selva sempre intonata ad una riposante malinco-

nia. Sotto ai cespugli dei rovi e degli altri arbusti, e nelle parti fresche e ombrose sboccia in primavera una esuberante fioritura di viole, e di orchidee. Di queste ultime, — parenti nostrane delle aristocratiche Orchidee esotiche — la Pineta ne novera più di venti specie. Si dispongono di preferenza sotto la protezione di altre piante, fuorchè alcune, come il porporino giglio caprino, così abbondante, il quale si sparge un po' dappertutto anche lungo i sentieri e nei pratelli erbosi. Il polio (*Teucrium Polium*) è un'altra piantina assai frequente, ma nelle parti scoperte, talora qua e là così copiosa da imporsi all'attenzione co' suoi piccoli fiori biancastri numerosi e fitti.

Altre pianticelle che per la loro abbondanza hanno influenza sul paesaggio sono i bassi eliàntemi, dai fusti mollemente sdraiati sul terreno, cosparsi di fiori bianchi (*Helianthemum apenninum*), o colorati del più splendente giallo (*Helianthemum vulgare*), delicati e fatui, sì che basta il più leggero colpo di vento per appassirli e sfrondarli.

Di piante erbacee la Pineta ne possiede oltre un mezzo migliaio di specie, ed io non posso naturalmente accennare che ad alcune di quelle che, esteticamente, hanno maggiore risalto. Fra codeste non posso dimenticare i gialli ranuncoli (una diecina di specie), la rosea altea (*Althaea officinalis*) e la piccola, ma abbondante tormentilla (*Potentilla erecta*) dai fiorellini gialli, alla quale ritorner sotto, perchè è, anche per altro aspetto teressante.

La statice (*Statice limonium*) dalle spighe violacee che non appassiscono mai, sì comune nelle limitrofe saline di Cervia, netra spesso in Pineta e nel fondo delle pressioni a carattere salmastro vi cresce merosa, e talora in modo tale da formare le dense aiuole fiorite in mezzo a quel terre sterile e bianco che rimane in generale ar e nudo.

Qua e là e piuttosto sui margini del bo che nell'interno, sulle dune di sabbia anc non bene fissate è invece l'enotera (*Oeno ra biennis*) che dà una nota gaia: queste ultime piante (due appariscenti fra le ta che sfuggono al profano) ricordano già la sione ed il collegamento della flora di Pin con quelle della vicina spiaggia adriatica delle saline; sono elementi delle sfumat che si notano fra la vegetazione del bosc quelle dei territorî circostanti.

⁂

Dissi più sopra che qualche ulteriore da sull'origine della Pineta di Ravenna bisog attenderlo non dalla storia civile, ma da studio della sua storia naturale, e deside chiarire il mio pensiero.

Esiste nel bosco ravennate una coorte piante che cercherem mo invano nella pi nura romagnola. C sì ne è, per esempi del crespino, che a che nell'alto appenn no di Romagna è a sai raro. Per ritrova la tomentilla bisogn salire addirittura su le più elevate pendic montane. Varie speci di carici, di orchide e d'altre piante, dell quali stimo inutile r petere qui i nomi, trovano bensì in Pin ta, ma questa stazi ne di pianura è ass disgiunta dall'are della loro normale d stribuzione attual

AI MARGINI DELLA PINETA DI S. VITALE. - VI SONO ANCORA FRA LA SPIAGGIA MARINA E IL BOSCO DELLE ZONE VALLIVE: QUELLE CHE QUI SI VEDONO, SONO LA « PIALASSA DELLA BAJONA ».

LA PINETA DI CLASSE PRESSO IL TORRENTE BEVANO.

che è submontana o montana. Sono quelle piante che con termine fitogeografico si chiamano *microterme*: temono gli eccessi dei calori estivi e, attualmente non discendono mai.

Se la Pineta non esistesse e l'uomo ve la creasse oggi (1), essa si popolerebbe di molte piante spontanee, di rovi, di rose, di tante delle infinite specie di erbe che più o meno abbondano nelle siepi e negli incolti di pianura. Ma quelle piante che ho ricordato più sopra non verrebbero certamente a mescolarsi al complesso della vegetazione spontanea. Bisogna dunque ammettere che i primordi della Pineta risalgono ad un'epoca nella quale le condizioni botaniche dei dintorni erano differenti dalle attuali; differenti, non solo pel fatto delle bonifiche sopravvenute, ma anche per condizioni climatiche che favorivano lo sviluppo di specie, ora montane, al livello del mare.

È noto che durante l'epoca quaternaria (2) avvennero (influenzate più o meno direttamente dai fenomeni glaciali) modificazioni varie nel clima, fintantochè il clima stesso si equilibrò in quello attuale.

Bellissimi e suggestivi studî — all'estero già utilizzati, ed in Italia ancora all'inizio, — dànno la possibilità di conoscere, da una metodica esplorazione delle torbiere, quali tipi di flore ebbero il predominio durante le varie oscillazioni climateriche della predetta ultima epoca geologica. Le torbiere conservano infatti, fra mezzo a irriconoscibili resti di piante, anche i pollini delle varie specie; e da questi è possibile risalire alla identificazione dei diversi vegetali, e con tanta precisione che il medesimo banco torboso può, nella successione de' suoi vari strati, mostrare le vicende delle vegetazioni che in quel luogo si sono succedute. Dai vari complessi di specie è facile risalire a sicure induzioni sulle temperature dominanti. Troppo esigui sono però ancora gli studi tentati in questo campo in Italia e specialmente i settori appenninici sono ancora quasi vergini di ricerche del genere. Qualche ricerca eseguita nell'ambiente prealpino ha già messo in luce l'esistenza, nel periodo geologico precedente l'attuale, di un orizzonte a clima freddo seguito poi da oscil-

(1) La Pineta di Stato che sta crescendo sugli arenili della spiaggia ravennate in forza della Legge Rava, costituirà fra pochissimi anni una magnifica fascia verde sulla riva dell'Adriatico. Essa però, sotto l'aspetto scientifico, non potrà mai assumere le caratteristiche naturali della vecchia Pineta.

(2) Chi desidera maggiori delucidazioni sulle epoche geologiche e fenomeni relativi legga l'articolo del professore Federico Sacco in questa medesima rivista. N. 1 del 1929.

lazioni passanti a poco a poco a un regime climaterico più mite.

Da questi studî dobbiamo attenderci la cronologia delle flore e dei periodi climaterici precedenti l'attuale, fino ad arrivare a comprendere in quale epoca è avvenuta la diffusione di certe specie che oggi troviamo, in colonie isolate, fuori del loro ambiente normale.

Le piante « microterme » della Pineta fanno per l'appunto pensare ad un periodo nel quale le medesime trovarono condizioni favorevoli di esistenza anche ad un livello altimetrico inferiore a quello attuale di suo *habitat*, condizioni favorite anche dall'abbondante manto forestale che le ricerche future preciseranno di quali essenze arboree si componeva; ma che per parere concorde di studiosi pare accertato si imperniasse, nel periodo più freddo sul pino silvestre, e poi in seguito su di un consorzio di quercia, avellana e faggio. Ed è assai istruttiva la constatazione che anche il faggio (che oggi è estinto in Pineta) vi si trovava ancora ai tempi del Ginanni.

Non è il caso che io arrivi qui a delle conclusioni affrettate neppure ancora possibili all'attuale stato delle conoscenze paleofitologiche italiane; ma ho voluto indicare come siano preziose certe specie di piante che la Pineta ancora conserva, o conservava fino a poco tempo fa; piante che là oggi non si trovano nelle condizioni più adatte per la loro vita essendo spostate dalla normale sede attuale, e là hanno persistito per secoli e vi persistono solo perchè il manto della Pineta ha creato e crea un ambiente il quale, attenuando le condizioni sfavorevoli alla loro esistenza, concede quel minimo necessario alla vita. Sono però dei veri e propri relitti, delle vestigia viventi di situazioni climateriche differenti: relitti che domani ci potranno con sicurezza indicare la storia della loro diffusione in Pineta, i contatti che questa ebbe nei primordi con quei consorzi vegetali che contenevano nel loro sottobosco queste piante così istruttive; arrivare a dirci l'epoca nella quale la florula di microterme si è diffusa nella selva ravennate, giungere ad indicare con molta approssimazione l'origine di questa e la sua storia antichissima; storia che è legata a quella del grande rivestimento forestale preistorico di codesta parte d'Italia.

***

È ovvio che ricerche e studî per tale scopo si potranno più idoneamente compiere nelle parti più vecchie del bosco, in quelle più vergini e meno tormentate dall'uomo, il quale esercita, in generale, un'azione sfavorevole sullo sviluppo della vegetazione spontanea, che si accentua nei riguardi di quelle specie le quali, trovandosi in condizioni odierne di vita che non rappresentano l'*optimum* per le loro esigenze, mal subiscono ogni piccola modificazione nell'ambiente, che tenda a distruggere l'equilibrio necessario alla loro vita di relitti. I quali, appunto per essere tali, sono assai più facili ad estinguersi che a diffondersi.

Quella parte che ancora esiste dell'antica Pineta di Ravenna è dunque un bosco vetusto, il rudero di un grande monumento dell'antichità, che può contribuire a sciogliere problemi ancora oscuri e che, a mano a mano che la scienza cammina, può prestarsi a rispondere a sempre nuove domande. Dunque, non solo per la storia, non solo per la poesia che ha inspirato, non solo pei ricordi che la legano ad uomini insigni, ma ben anche per la scienza, questa selva famosa e così perseguitata, chiede tregua e fine alla sua distruzione, che da tanto tempo continua, e che, se dura ancora un poco annienterà del tutto il bell'edificio naturale d'Italia. È con accorato rimpianto che ho veduto alcuni anni or sono cadere sotto la scure un altro lembo della Pineta di Classe. È stata un'altra ferita inferta alla selva. Spero che sarà l'ultima. Perchè sotto il Governo Fascista non è possibile che si avveri il mesto allarme che Ugo Ojetti lanciava dopo il secentenario dantesco del '21: La Pineta di Ravenna muore!...

PIETRO ZANGHERI.

(*Fotografie dell'Autore*)

ARTIGIANATO COLONIALE

I "Tungi" della Somalia Italiana

La fabbricazione dei «tungi», o vasi di terra cotta, è una delle piccole industrie indigene che più ha preso piede fra le popolazioni e che viene continuata da secoli, sempre con gli stessi sistemi primitivi e rudimentali indigeni.

Non risulta esservi una speciale informazione o tradizione al riguardo: ma si è propensi a credere che il primo ad importare nelle terre somale la consuetudine di fabbricazione dei vasi di argilla, sia stato il popolo arabo.

Il metodo di costruzione non ha mai subìto varianti o miglioramenti degni di nota, anche perchè si è sempre dimostrato ottimo ed ha permesso, con poco dispendio di capitale e di energia, di realizzare quel piccolo guadagno che è sufficiente ai bisogni della vita dell' artiere somalo.

L'industria, se così si può chiamare questa forma lievemente evoluta di artigianato, viene esercitata attivamente in molte regioni della vasta Somalia, differenziandosi di paese in paese per qualche speciale carattere, che ben definisce il prodotto e rende possibile il riconoscimento a prima vista dei suoi pregi o dei suoi difetti.

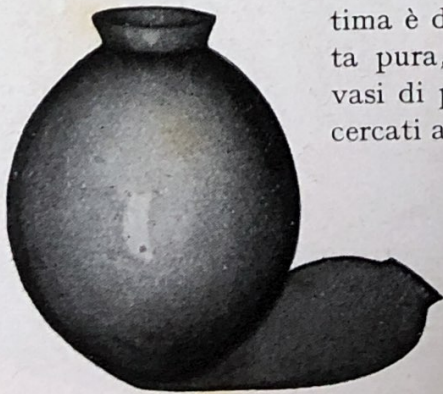
Metodi e argille.

I metodi di lavorazione sono due: quello consuetudinario delle genti abitanti nel territorio della Residenza di Merca, e propriamente nei paesi di Gelib, Danane, Gondērscia e Coriale, e quello usato di massima dalle popolazioni Eile della Residenza di Bur Hacaba e Goscia del territorio del Basso Giuba.

I due sistemi hanno, in comune, la preparazione dell'impasto e la lavorazione della stessa. Varia unicamente la forma del vaso confezionato e diversa è pure l'argilla che viene usata.

Quella che si raccoglie nel territorio di Merca è di un colore rosso cupo, di minore compattezza; quella degli Eile invece, tratta dalle falde dei loro « bur » (colline), è di un colore cenerognolo con leggerissimi riflessi di rosso chiaro e di giallo. Quest'ultima è di qualità ottima e, se usata pura, consente di ottenere dei vasi di pregio superiore e assai ricercati anche se di maggior prezzo.

L'« ASCIUN » DI MERÇA.

Nei periodi delle grandi piogge e precisamente dei mesi di marzo-aprile ed ottobre-novembre, le acque, scendendo irruenti dalle pendici dei *bur*, e dalla duna che circonda i paesi del territorio

DONNE SÒMALE INTENTE ALLA LISCIATURA ESTERNA DEI « TUNGI » PRIMA DI PASSARLI ALL'ESSICCAZIONE.

di Merca, trasportano gli sfaldamenti argillosi dei massi che incontrano sul loro passaggio, depositando nelle depressioni naturali che incontrano, la fanghiglia argillosa. L'argilla, essendo più pesante, scende al fondo, e viene a costituire un deposito di sufficiente purezza.

Cessate le piogge, o nei periodi di tregua delle stesse, il caldissimo sole africano fa velocemente evaporare lo strato d'acqua che ricopre questi giacimenti, ed allora appaiono le « miniere di argilla » che subito vengono sfruttate dagli indigeni fabbricatori di « tungi ». Quest'argilla, che nel territorio di Bur Hacaba prende il nome di « Eibi » dalla denominazione del « bur » ai piedi del quale, più che altrove, si raccoglie, è conosciuta nel territorio di Merca con il nome di « darro ».

I depositi, secondo la legge islamica, sono di tutti. Ognuno può prelevare da essi quel tanto che gli abbisogna, non essendo ammessa, neppure larvatamente, la monopolizzazione; come pure non è concesso il vanto di diritti di precedenza. Chi trova raccoglie, ed è nel suo pieno diritto di farlo.

Raccolto che sia l'« Eibi » o « darro », esso viene depositato nelle « arisc » (capanne) e lasciato in riposo per due o tre giorni.

Nel frattempo il raccoglitore assolda un nucleo di donne e ragazzi di origine schiava (poichè il libero non si adatta a compiere lavori manuali), specializzati in questo lavoro.

Generalmente si riuniscono per una data lavorazione tutti gli elementi di una famiglia o di più famiglie affini. Raro è il caso di elementi separati che provvedano da soli alla raccolta ed alla lavorazione dell'argilla.

L'impasto delle argille.

Primo lavoro è quello dell'impasto dell'« Eibi » o « darro ». Questo, diviso in piccoli lotti, viene deposto su grossi lastroni di pietra o su tavoloni di legno e le donne iniziano l'impastamento saltandovi sopra e pestando con i piedi, mentre uno o più ragazzi, di tanto in tanto, inumidiscono la massa per renderla più facilmente amalgamabile. Lavoro, questo, che viene fatto tra canti e suoni, perchè è abitudine del somalo accompagnare ogni suo benchè minimo impiego

L'« ASCIUN » DI EILE.

LA PREPARAZIONE DEL ROGO PER LA COTTURA DEI « TUNGI ».

di energia, con cantilene a ritmo di danza.

Alcune volte per questo procedimento, il somalo si serve anche della « moia », mortaio di legno, alquanto capace, nel quale si immettono due pestelli di legno a manico molto lungo i quali vengono azionati ritmicamente a tempi alternati, da due donne.

A metà dell' impasto, al « darro » viene aggiunta una quantità di sabbia fine e di residui (« chamotte ») di tungi vecchi, macerati e ridotti in polvere, e nella proporzione di uno a due.

A questo punto il «darro» ha raggiunta la consistenza necessaria per la sua lavorazione. Prima però, esso viene nuovamente lasciato in riposo per un giorno, in luogo riparato dal sole ma ventilato, affinchè possa cedere agevolmente la quantità esuberante di acqua, assimilata durante il procedimento di impasto.

LO «SCIAMBI» DI MERCA, LA PIÙ GROSSA ANFORA IN USO NELLA SOMALIA

Preparata la materia, per la fabbricazione dei vasi occorrono pochissimi e rudimentali attrezzi: una piattaforma di legno, del diametro di trenta o quaranta centimetri, recante un perno al centro della base e che dovrà essere conficcato nel terreno, in modo da permettere al disco di roteare; un guscio di conchiglia di forma ovale, con la parte convessa ben levigata; una spatola di legno.

Il problema della forza motrice non preoccupa affatto l'artigiano somalo: i piedi, agilmente mossi a tempi alternati, imprimono al disco un movimento rotatorio uniforme e facilmente regolabile, che nulla ha da invidiare a quello trasmesso con i congegni meccanici.

IL ROGO (O FORNO PRIMITIVO) VIENE INCENDIATO PER TRASFORMARE IL VASO DI ARGILLA IN PRODOTTO CERAMICO.

La formazione del vaso.

Piazzata sul disco di legno la quantità di « darro » necessaria, questa, mentre la base gira sul perno, viene a mano a mano assottigliata ed allungata da sapienti pressioni delle dita. Usate intelligentemente, la conchiglia e la spatola danno alle pareti interne ed esterne, che vengono di tanto in tanto inumidite perchè siano più plastiche, la liscia uniformità desiderata. Ed il « tungi » si va formando velocemente ed assume forme svariatissime ed aggraziate. Una donna pratica può costruire un « tungi » di formato normale (quello comunemente chiamato « asciun ») in poco più di mezz'ora.

È interessante assistere a questo caratteristico lavoro ed è curioso il constatare come tutti i vasi di un dato tipo abbiano precisamente ed esattamente le stesse caratteristiche di capacità e di forma, quasi fossero stati costruiti in serie da macchine perfezionate.

I tipi di uso più comune sono:

1) L'« asciun » del territorio di Merca, di un ovale perfetto: è il tipo di uso più corrente, essendo quello di solito usato per il trasporto dell'acqua dai pozzi. Del diametro di cm. 30, è di altezza variante dai trenta ai quaranta centimetri. Ha un valore commerciale di L. 2,50.

2) L'« asciun » del territorio degli Eile, che è invece di forma allungata, leggermente rigonfio nella parte inferiore; ha una capacità pressochè uguale a quella del precedente e serve per gli stessi scopi. Dell'altezza media di cm. 45, esso ha un valore commerciale di Lire 4 all'incirca, perchè di qualità superiore e perchè più duraturo, data la maggior sua compattezza.

LO « SCIAMBI » DI EILE.

3) Lo « sciambi », grossa anfora che nel territorio di Merca ha forma di vaso cinese, più grosso alla sommità che non alla base. Nel territorio degli Eile, lo « sciambi » è invece di forma ovale quasi uniforme, con la bocca più stretta di quella del precedente. Il primo è di altezza variante dagli 80 ai 90 cm., il secondo un poco più basso, ma più capace. Questi due vasi servono al sòmalo per deposito di acqua, e vengono lasciati nel-

DOPO LA COTTURA, OPERAZIONE CHE SI COMPIE IN UNA MEZZ'ORA, E MENTRE IL ROGO È ANCORA FUMANTE SI PROCEDE ALL'ESTRAZIONE DEI VASI.

le capanne di abitazione. Hanno un valore commerciale che varia dalle L. 8 alle L. 12.

4) Il « deri », o marmitta, di forma pressochè eguale in ogni regione. È un piccolo recipiente di forma ovale, molto largo ai fianchi e con una apertura di poco inferiore al suo diametro: di altezza variante dai 25 ai 30 cm. Serve generalmente per la bollitura del latte e per la confezione della « casciscia » (polenta di dura), o di ogni altro alimento che per la sua preparazione abbia bisogno di cottura. Ha un valore commerciale di L. 1-1,50.

5) L'« idin giccole », fornello a forma di tronco conico rovesciato, recante, al margine superiore, quattro alette rivolte verso l'interno. Serve per l'accensione del fuoco a carbone durante il periodo delle piogge. Nella parte inferiore reca una serie di forellini, che sono necessari per il tiraggio d'aria. Di forma eguale per ogni regione, ha un valore commerciale di L. 1-1,20. Del diametro di cm. 30 e di altezza di centimetri 25.

6) Il « uauai », piccolo « deri » avente un manico. Viene usato per la preparazione del « bun » (caffè) che i somali confezionano mettendo a cuocere nel burro i chicchi di caffè ancora racchiusi nella loro scorza. Ha un valore commerciale di L. 3 ed il prezzo maggiore è giustificato dal fatto che per la sua confezione richiede una maggiore attenzione ed inoltre perchè prima della cottura esso deve essere internamente spalmato di burro.

7) La « gorgoletta » (nome dato dagli europei). Questo vaso non è comunemente usato dagli indigeni, ma viene costruito in piccoli quantitativi per l'esclusivo bisogno dei bianchi, che se ne servono per porvi a rinfrescare l'acqua da bere. Infatti questi recipienti, essendo a setto poroso, per l'azione continua dell'evaporazione producentesi sulla parete esterna trasudante acqua, generano una temperatura di molto inferiore a quella dell'ambiente nel quale sono esposti, e fanno sì che l'acqua all'interno diventi conseguentemente fresca, se non gelata.

IL « DERI », LA MARMITTA SÒMALA.

Gli indigeni Eile costruiscono queste « gorgolette » a forma allungata, con leggero rigonfiamento alla base, e qualche volta con due manici laterali. Nel territorio di Merca invece essa ha forma elegante di anfora antica con piede, becco e maniglia larga laterale. Questi

MENTRE IL « TUNGI » È ANCORA CALDISSIMO, PERCHÈ APPENA ESTRATTO DAL FUOCO, VIENE SPRUZZATO COL « SAR (ESTRATTO DI TANNINO) CHE GLI IMPARTISCE UNA BELLA COLORAZIONE ROSSA A CHIAZZE.

recipienti hanno prezzi varianti a seconda del bisogno e della richiesta.

Altri tipi costruiti dai sòmali sono: il «bruciaincenso», e piccoli recipienti dalle forme multiple, che sarebbe troppo lungo elencare.

I « tungi » vengono di solito artisticamente decorati all'esterno, con fregi non privi di grazia: in maggioranza « greche » e motivi a geroglifico.

La cottura.

Ultimata la fabbricazione, i « tungi » vengono deposti per la essiccazione, sotto una vasta tettoia bene esposta alle correnti d'aria, e lasciati due o tre giorni prima di passare alla cottura.

Sulla costa, le alghe marine opportunamente lasciate disseccare, forniscono agli indigeni un ottimo ed economico combustibile. Nei paesi dell'interno, invece, si supplisce con erbacce secche, foglie od altro; però, perchè il combustibile dia un buon rendimento, è necessario che esso non sia eccessivamente secco.

L'« IDIN GICCOLE » O FORNELLO.

Scelto un piccolo spazio di terreno e d po aver formata su di esso una lettiera alghe o di rami semiverdi, i « tungi » vi ve gono sistemati, accatastandoli opportuname te gli uni sugli altri e per quanto possib con le bocche rivolte verso l'esterno.

Un rogo serve in media per una trentina « tungi ».

Nell'interno di ciascun « tungi », prima procedere alla copertura del forno, le don pongono una discreta quantità di sterco b vino secco, che, per l'azione del fuoco, dive terà incandescente cedendo alla parte inte na del « tungi », una fuliggine finissima l quale, mescolata alla malta, renderà press chè impermeabile il vaso.

Sulla catasta così formata, vengono posc accumulati pochi grossi rami secchi, ed tutto vien ricoperto con abbondanti braccia te di alghe leggermente umide.

Disponendo opportunamente delle gross pietre tra un « tungi » e l'altro, il sòmalo ottiene per il suo forno un camino laterale di tiraggio, del tutto sufficiente a mantenere viva, ma non violenta, l' accensione del forno stesso.

LO « UAUAI » PER IL CA

UNA SERIE DI « TUNGI » CORPACCIUTI, PRONTI PER ESSERE INVIATI AL MERCATO.

Le donne appiccano il fuoco al rogo formando dei piccoli focolai laterali e disposti alla base, e mentre assistono a che la combustione proceda regolarmente, si accovacciano all'intorno del rogo stesso intonando le malinconiche e nostalgiche nenie sòmale.

La cottura dura poco, al massimo una mezz'ora, sufficiente a dare anche con il fumo una maggiore impermeabilità alle pareti. Il « tungi » però, pur acquistando delle proprietà ottime per quanto si riferisce al suo uso, si imbeve di un odore caratteristico, che mai più lo abbandonerà e che si comunica anche alle sostanze che in esso vengono deposte.

Estratti i « tungi » dalle braci, le donne compiono una prima accurata selezione, scartando senz'altro quelli che fossero risultati difettosi. Questi in seguito verranno utilizzati per essere mescolati, dopo polverizzati, alla « Eibi » per la confezione di altri « tungi ».

LA « GORGOLETTA ».

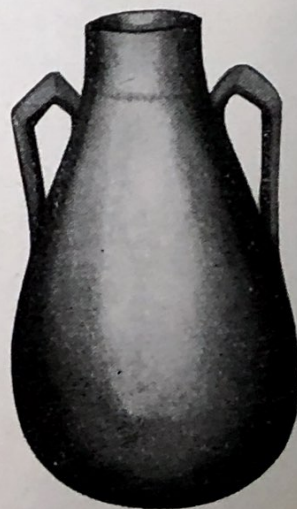
Sulla costa il «tungi », prima di essere messo definitivamente in commercio, riceve un ultimo ritocco di eleganza; ancora semi incandescente, viene estratto dal fuoco, e mentre una delle lavoranti lo tiene sospeso con un bastone passato per la bocca del vaso, una seconda spruzza su di esso un liquido chiamato « saman », che si ottiene dalla fusione in acqua della scorza di tannino. Le gocce di questo liquido, venendo a contatto con le pareti esterne caldissime del « tungi », si essiccano velocemente ed assumono un colore rosso bruno, mentre il « tungi » viene ad acquistare una veste chiazzata, di ottimo effetto.

Per il raffreddamento, i « tungi » vengono lasciati durante tutta la notte nel luogo stesso ove si ha proceduto alla cottura.

Il mercato.

I « tungi » vengono o venduti sul posto o portati sui vari mercati della Colonia.

Il «tungi» è ovunque graditissimo e ricercato, perchè costituisce uno dei pochi utensili dei quali l'indigeno non può fare a meno.

Molto approssimative sono le cifre che si possono fornire per quanto riguarda il quantitativo di produzione mensile; que-

LA « GORGOLETTA » DI EILE.

QUESTI CUMOLI, CHE FAN PENSARE A UNA RACCOLTA DI CUCURBITACEE DALLA SUCCOSA POLPA ROSSEGGIANTE, NON SONO CHE LE POMPOSE « MOSTRE DI TUNGI » SUL MERCATO DI MERCA.

sto però può essere considerato costante, perchè l'industria, a differenza di quanto succede in Europa, non tende ad allargarsi nè a perfezionarsi, ma continua con il suo ritmo regolare a produrre nella stessa misura. Tanto le popolazioni del territorio di Merca, quanto quelle di Bur Hacaba, in media forniscono mensilmente dai 2000 ai 3000 « tungi ».

L'industria, come s'è detto, non è suscettibile di miglioramenti, perchè si è dimostrata già sufficientemente perfezionata, sempre in rapporto alla mentalità ed alla operosità del sòmalo. Il voler cercare di variare, ampliare od intensificare, potrebbe anche arrecare danno all'industria stessa. Il sòmalo è conservatore e malvolontieri accetta le novità.

CARLO COSTA.

I COLLI BERICI

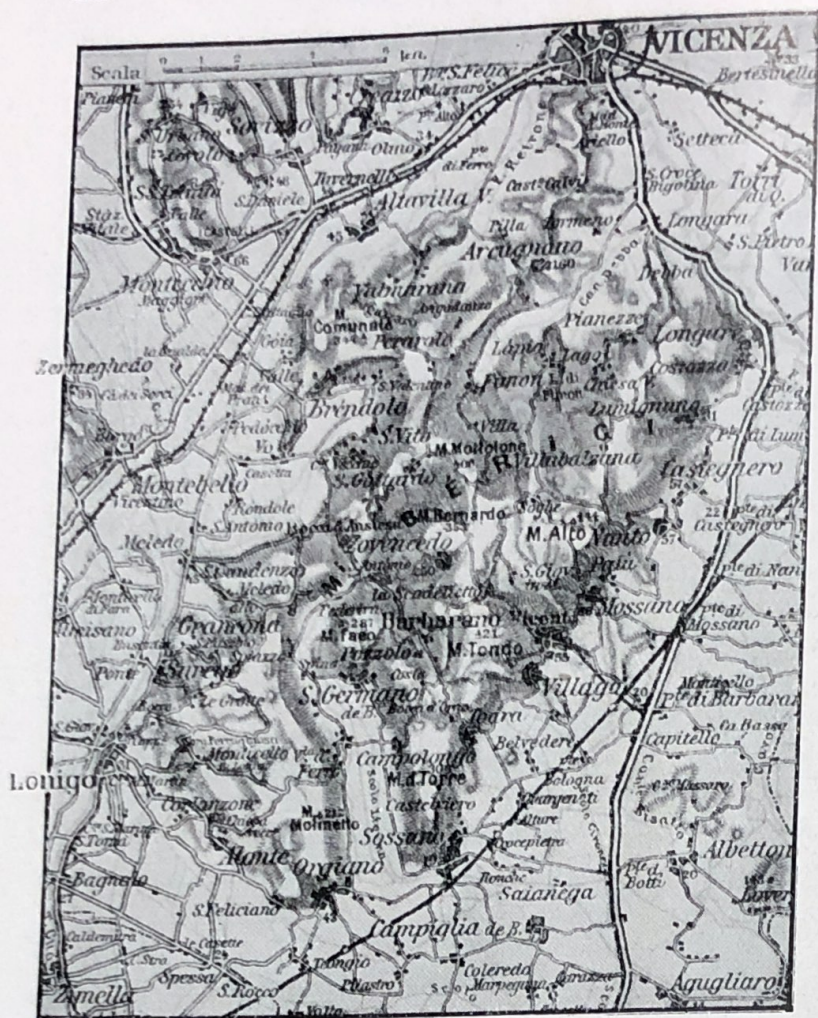
FOLCLORE BERICO
COSTUME FEMMINILE.

Si chiamano monti, ma non sono che colli, dolci, placidi e pittoreschi colli di struttura regolare e un po' uniforme, ma di una bellezza arcadica e gaia sotto il sereno cielo veneto. Staccati nettamente dalle Prealpi, essi si alzano sulla pingue pianura segnando un contorno netto e deciso con un salto ripido, che talvolta arriva ai duecento metri, mentre all' interno hanno l' aspetto di un piano orizzontale ondulato, solcato da frequenti vallette ed ergentesi alla massima quota di 444 metri a Monte Alto, nella parte orientale al disopra di Nanto. Andando da Verona a Venezia in ferrovia o in automobile si passa loro vicino; anzi a Vicenza se ne sfiorano le estreme pendici settentrionali, che arrivano fino in città, dopo averne fiancheggiato, dalla stazione di Lonigo in poi, quasi tutto il versante occidentale. Il viaggiatore può così ammirare il loro vasto e incantevole panorama, scorgere di lontano le torri e le principesche ville leonicene, la rocca di Brendola protesa audacemente sopra uno sperone, i campanili aguzzi di San Gottardo e di Arcugnano, la mole barocca del famoso Santuario dominante la città palladiana, e più avanti quella perfettamente classica della Rotonda che guarda verso Padova adagiata nel piano e profilante all'orizzonte le sferiche lucide cupole di Sant'Antonio e di Santa Giustina.

Dei Berici, il turista che sosta a Vicenza si accontenta quasi sempre di salire solo quelle prime pendici per visitare il Santuario della Vergine con i dipinti del Caliari e del Montagna, la villa Valmarana con gli affreschi del Tiepolo, la Rotonda ch'è da molti ritenuta l'opera più originale del sommo Palladio, e per godere dal Piazzale della Vittoria la vista meravigliosa della città e il panorama grandioso delle Prealpi e delle Alpi lontane. Tutto il resto — cioè i veri Colli Berici — è trascurato dai turisti, i quali evidentemente ignorano ancora la bellezza e l'interesse di questa plaga, ch'è tra le più caratteristiche e ridenti della regione veneta. Essa è inoltre di facile e comodo accesso da ogni parte, ed è in ogni punto percorribile grazie alla fitta rete di buone strade che l'attraversano in ogni direzione.

Il Comitato Provinciale per il Turismo di Vicenza svolge da tempo una lodevole attività allo scopo di far conoscere e di valorizzare la zona berica, ed ottenere ch'essa sia visitata non solo dalle comitive provenienti dai centri vicini nelle allegre scampagnate domenicali, ma anche dai forestieri i quali, accompagnati nelle località più interessanti, restano sorpresi dall'incanto del paesaggio, dallo splendore delle ville, dalla dovizia delle memorie storiche e delle curiosità folcloristiche.

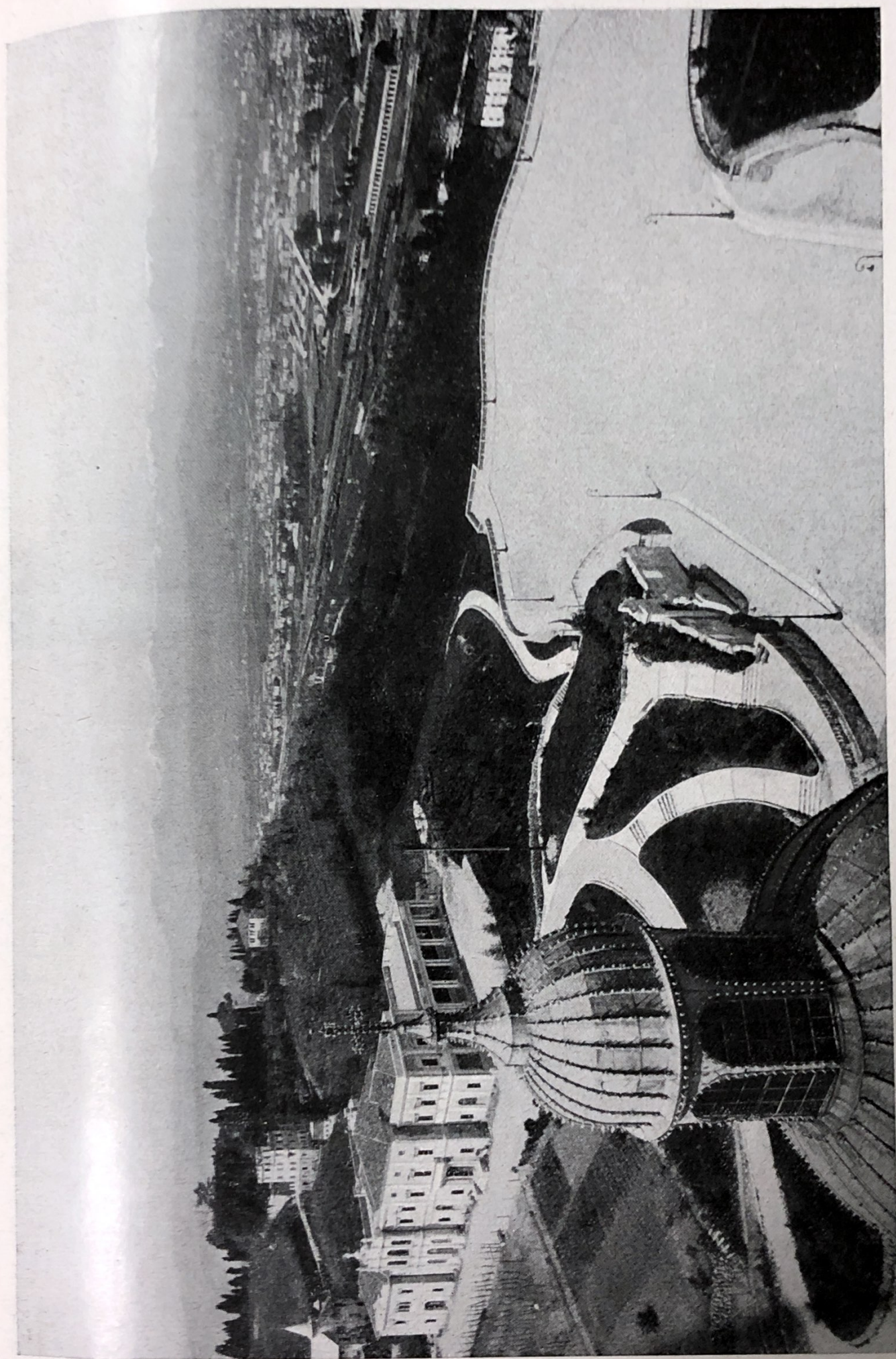
FOLCLORE BERICO - COSTUMI FEMMINILI.

Senza pretendere di arrivare fino alle importanti località dei dintorni, quali Noventa Vicentina, Montagnana, Cologna Veneta e Lonigo, situate tutte a sud, la visita ai Colli Berici, in automobile o in bicicletta, si può compiere benissimo in una giornata. I princi-

I COLLI BERICI
(Stralcio della Carta d'Italia al 250.000 del T.C.I.).

pali itinerari turistici sono tre, e tutti s'iniziano e fanno capo a Vicenza. Il primo, detto il « giro alto », tocca il Santuario di Monte Berico, Arcugnano, Perarolo, San Gottardo, Soghe, Mason, Villabalzana, San Rocco, Longara e La Rotonda. Il secondo, detto il « giro basso », prende per Longare, Costozza, Lumignano, Castegnero, Nanto, Mossano, Barbarano, Pozzolo, San Germano, Bocca di Ansiesa, Brendola, Perarolo e torna in città per Arcugnano. Il terzo infine, detto « itinerario del lago », porta per Arcugnano al caratteristico laghetto di Fimon e a Soghe, da cui si può far ritorno a Vicenza tanto per la strada di Villabalzana e San Rocco quanto per quella di Perarolo. Le strade sono comode e ben tenute quasi dovunque, e non hanno forti pendenze; in qualche punto tuttavia si avverte la necessità di una migliore sistemazione, mentre alle indicazioni, fino a poco tempo fa deficienti, è stato provveduto opportunamente dal nostro Touring.

* *

Con gli amici vicentini, che sono stati guide preziose, sia[mo] usciti di città da Porta Monte, nel limpido mattino ilare di so[le], abbiamo preso la strada detta de[l]la Riviera Berica, che corre vi[ci]nissima ai colli, sulla riva destra del Bacchiglione, serpeggiante lucente tra i pioppi e i gelsi della campagna. Abbiamo cioè inizia[to] la visita ai Colli percorrendo la prima parte del « giro basso » allo scopo di poter meglio godere, mentre era interamente illumina[to] dal sole, la bellezza varia e inca[n]tevole del versante orientale, d[i] aspetto ora aspro e roccioso, ora dolce e morbido di prati, e con la collana dei paesetti pittoreschi di[s]tribuita alla base, ricchi di vil[le] e fioriti di giardini. È questa orientale, la parte più amena e più interessante dei Berici, sia dal lato panoramico sia da quello storico e artistico. Si comincia, appena fuori di Vicenza, a godere a destra una superba visione come quella della Rotonda palladiana e, tra Croce Bigolina e Longara, a passare in mezzo ad una serie quasi ininterrotta di belle ville e di vaste case rustiche, che sembrano portare scritte sulla facciata la laboriosa onestà e la tranquilla serenità di chi le abita.

La prima località notevole che s'incontra è Longare, un tempo famosa per le uve « marzemine » che duravano a lungo senza guastarsi e che si esportavano specialmente a Venezia. Qui il Bacchiglione scarica parte delle sue acque nel Canale Bisato, che devia a destra e scorre, parallelo alla strada e alla tranvia per Noventa, nel solco tra Berici ed Euganei. Il nome di Longare ricorre molto frequente nella storia veneta: c'era qui un porto sul Bacchiglione, importante perchè vi venivano caricate e spedite le famose pietre dei Berici, che molto si adoperavano nelle costruzioni a Padova e a Venezia. E c'era la celebre « rosta » costruita dai Vicentini per deviare le acque del Bacchiglione e recar danno ai Padovani quando — ed era spesso — le due città si trovavano in guerra. Al fat-

IL PIAZZALE DELLA VITTORIA E IL PANORAMA DI VICENZA DAL CAMPANILE DELLA BASILICA DI MONTE BERICO.

PANORAMA DI COSTOZZA.

to ha accennato anche Dante con quei tre versi del canto IX del Paradiso, che hanno dato tanto da fare ai commentatori:

> Ma tosto fia che Padova al palude
> cangerà l'acqua che Vicenza bagna,
> per esser al dover le genti crude.

L'interpretazione più verosimile sembra quella di Giacomo Zanella, secondo la quale per palude deve intendersi quella che si formava nella depressione tra i Colli Berici e gli Euganei allorchè, chiusa dai Vicentini la « rosta » di Longare, le acque del Bacchiglione, non bastando a raccoglierle il canale Bisato, straripavano in quella depressione, allagandola, e venivano spesso arrossate di sangue fraterno. Pare che la prima deviazione delle acque del fiume da parte dei Vicentini risalga al 1143; certo si ripetè poi molte volte, ad opera anche di Ezzelino e degli Scaligeri, con grave danno dei Padovani, che spesso tentarono di impadronirsi della « rosta », le cui vicende furono perfino cantate in versi nel poema eroicomico *L'Asino* di Carlo Dottori.

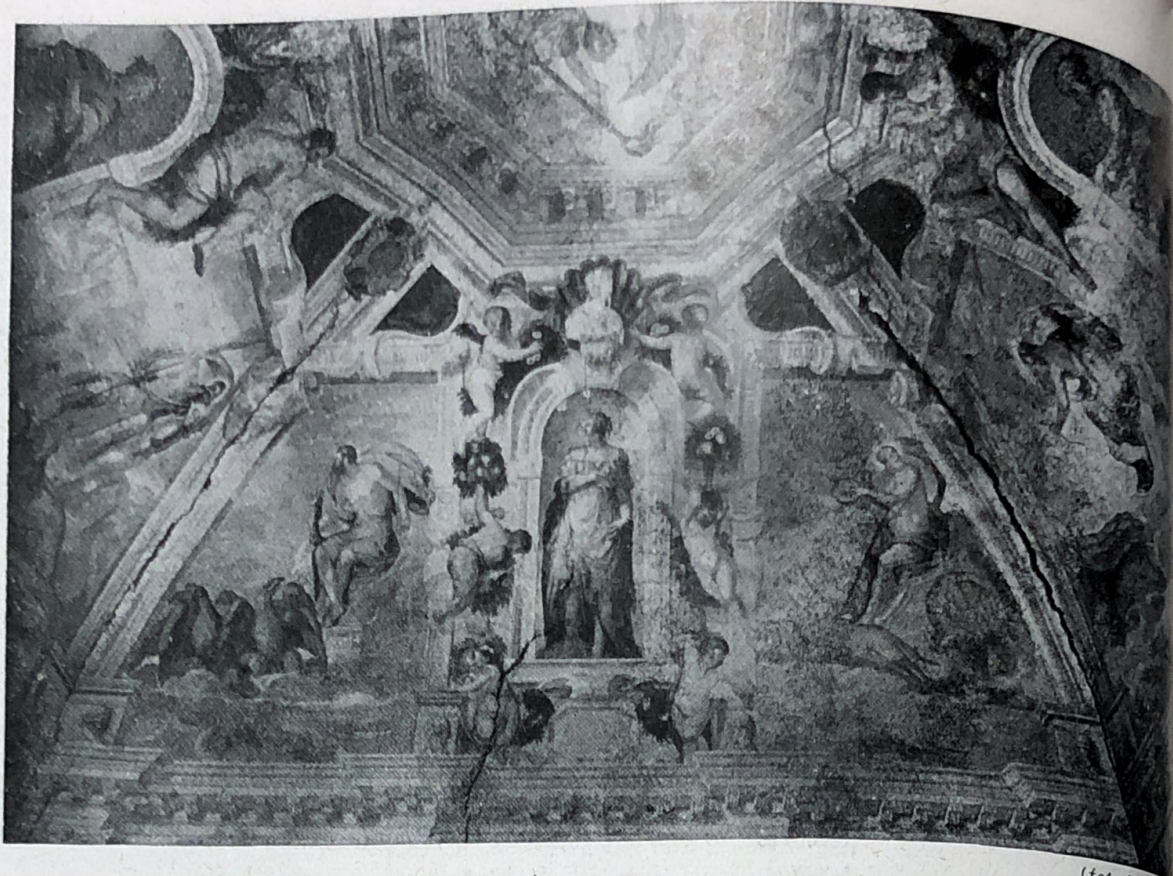
Vicinissima a Longare è Costozza, paese pittoresco per le sue fastose ville e celebre per le sue cave di pietra e per alcune grotte naturali. Si hanno di questo paese memorie molto antiche, che risalgono alla metà dell'VIII secolo e che lo fanno ritenere d'origine etrusca. Fu assai conteso durante le guerre medievali e vi si svolsero parecchi fatti d'armi; divenne poi, nel periodo del Rinascimento, un delizioso sito di villeggiatura, e diverse delle più nobili famiglie vicentine vi costruirono splendide dimore, di cui abbiamo tuttora esempi nelle ville dei Da Schio e dei Trento, circondate da parchi e da giardini, con pini e cipressi che ammantano per un buon tratto il pendio del monte e fanno da verde e bella cornice allo stupendo quadro del paesello. Vi sono anche alcune chiesette e oratorî notevoli per antichità ed architettura, come la cappella quattrocentesca della villa Trento (ora Carli), che costituisce un bell'esempio di passaggio tra il gotico e il lombardesco, e il piccolo oratorio di Santo Antonio Abate, romanico, piantato su uno sperone di roccia, vicino alle cave, e con la facciata tutta rivestita d'edera.

Poeti e scrittori ci hanno lasciato lunghe ed entusiastiche descrizioni di Costozza, la

(fot. Fasolo)

COSTOZZA - VILLA TRENTO, ORA DEI CARLI.

quale sembra fosse veramente un luogo di delizie per via delle sue grotte, che i conti Trento avevano trovato la maniera di sfruttare ingegnosamente. Nel centro del paese v'è ancora un edificio, chiamato l'Eolia, (oggi trasformato in osteria), dove per mezzo di condotti sotterranei — i « ventidotti » — veniva trasportata l'aria delle grotte, che era fresca d'estate e calda d'inverno, e recava quindi grande sollievo alle persone. Il locale appare anche oggi decorato di affreschi attribuiti allo Zelotti, ed era il luogo di ritrovo dei nobili villeggianti, che d'estate vi si recavano a pranzare, arrivando perfino da Vicenza, da Padova e da Venezia. Ma di « ventidotti » non c'era soltanto quello che portava l'aria all'Eolia, bensì altri coi quali i Trento rinfrescavano o riscaldavano, a seconda della stagione, tutte le stanze del loro palazzo, con grande meraviglia e delizia degli ospiti. Tra le molte descrizioni di questi « ventidotti », ne abbiamo anche una di Andrea Palladio, e un'altra del conte Alfonso Loschi, che suona così: « Usciti spirano in ogni tempo li venti secchi, sani, con più o minor forza all'arbitrio di chi per secreti condotti estratti dalla caverna li scarcera, e compartisce nelle cantine, sale, camere, dispense, et in qualunque loco delle case degli abitanti, massima dei signori Trento che godono le migliori. L'inverno sono caldi, l'estate freddi, temperati l'autunno e primavera. Qui si stupisce chi vede gelarsi nei tempi estivi li commensali, li vini, li frutti; e la notte senza pregiudizio della salute nei propri letti, come nel verno, coprirsi ».

Oltre ad alcune grotte d'origine naturale piuttosto piccole, e ad una terza che si trova vicina alla Villa Da Schio e nella quale lavorò a lungo lo scultore Orazio Marinali che l'adornò di statue e d'iscrizioni, due sono le maggiori grotte di Costozza. La prima è detta appunto «dei Venti» ed è quella da cui partono i «ventidotti»; si apre presso uno dei palazzi dei Trento ed è composta di due lunghissimi corridoi quasi paralleli e che alla fine si ricongiungono, lungo i quali, a destra e a sinistra, s'aprono camere e ripostigli con porte e finestre, in cui i signori conservavano vini e provviste e dove, durante le guerre, nascondevano i loro beni. La seconda è detta la « grotta della guerra » perchè serviva di rifugio agli abitanti in caso di pericolo. È assai più ampia e profonda e intricata dell'altra, e termina, dopo un percorso di oltre due chilometri, in un laghetto nel quale vivono dei

COSTOZZA - IL SOFFITTO DELL'« EOLIA » CON GLI AFFRESCHI DELLO ZELOTTI. (fot. Fasolo)

gamberetti bianchi. La grotta, molto oscura e piena di diramazioni, era una volta fortificata all'ingresso con mura e feritoie, che servirono in parecchie occasioni, alle genti rifugiatevisi, di valida difesa contro truppe nemiche che assaltavano il covolo come una fortezza, e miravano a impadronirsi delle provviste che v'erano state accumulate.

Una sosta abbastanza lunga è perciò quella che il turista deve fare a Costozza per vedere tante cose davvero interessanti. Si riprende poi la strada verso Lumignano, avendo sempre vicinissima, a destra, la parete rocciosa ed erta dei colli. Appesa a questa parete che è forata da altre grotte minori, si vede una piccola chiesetta rossa: è il romitorio di San Cassiano dove, secondo una tradizione poco attendibile, sarebbe venuta a rifugiarsi la Regina Adelaide dopo essere fuggita dalla rocca di Garda alla prigionia di Berengario. Da Lumignano, famoso per le sue coltivazioni di piselli, si procede per Castagnero e Nanto, paesi ridentissimi affacciati dagli ultimi speroni dei colli sull'ubertosa e coltivatissima pianura, si raggiunge a Montruglio la splendida Villa Camerini, i cui cancelli di ferro battuto sono vere opere d'arte, e si ammira di lassù il bel panorama di Mossano, paese noto, come Costozza e come Nanto, per le sue cave secolari che furono un tempo abitate, tanto che di queste stazioni di trogloditi si vedono ancora tracce palesi. I covoli di Mossano erano infatti notissimi; ce ne resta, come di quelli di Costozza, più di una descrizione particolareggiata, e sappiamo che servirono di rifugio agli abitanti durante le guerre; rifugio però non tanto sicuro, perchè nel 1510, durante la guerra della Lega di Cambrai, le soldatesche di Massimiliano d'Austria vi entrarono e col fumo di paglia bagnata e di legna verde soffocarono più di duemila persone.

Sopra un colle isolato, che si protende verso i ponti della Riviera Berica, cioè del Bisato, sorge in distanza il francescano convento di San Pancrazio. Lasciandolo in disparte, a sinistra, noi da Mossano ci siamo diretti subito a Barbarano, ch'è il capoluogo dei Berici orientali. Delizioso e gentile paese, serenamente adagiato in una morbida conca che i monti sembra abbiano aperta apposta per ospitarlo e proteggerlo, Barbarano vanta origini romane, poichè si vuole l'abbiano fabbricato i Barbii, una delle famiglie condotte alla guardia delle montagne vicentine dopo la vittoria di Mario sui Cimbri. Il suo castel-

(*fot. Fasolo*)

COSTOZZA - ENTRATA DELLE GROTTE.

lo, che sorgeva sul colle a mezzogiorno del paese, sarebbe stato fondato dai Longobardi, e più tardi, verso il Mille, donato dagli Imperatori ai Vescovi di Vicenza, uno dei quali, il Beato Bartolomeo da Breganze, si intitolò, in un decreto del 1263, « Re di Barbarano ». Un altro castello fu costruito sul Monte Buso dal nobile padovano Maccaruffo de' Maccaruffi; ma di esso, come dell'altro, non restano più tracce. Al posto del primo v'è adesso una villa; e la posizione elevata è interessante solo per la doppia vista che si gode, da un lato sul paese stesso e dall'altro sulle frazioni di Villaga e Toara e sull'estremità meridionale del sistema collinare, che termina al paese di Sossano. Si sa dagli storici che Barbarano ebbe per tutto il Medio Evo molta importanza, godette vari privilegi e la sua terra ferace diede sempre ottimi prodotti; certo vino santo e certo salame, e il pane bianco e fragrante che ho gustato in una delle sue osterie, credo che me li ricorderò per un pezzo.

Da Barbarano, lasciando la strada pedemontana che continua verso Sossano, per intraprendere la salita dei colli Berici e compierne, volendo, la traversata da est ad ovest, si offrono al turista due vie. Una, muovendo dal colle del Castello, si svolge sulle pendici meridionali del Monte Tondo, raggiunge un piccolo altipiano e quindi comincia a scendere, scoprendo a poco a poco la bellissima Valle Liona, chiusa tra due catene diritte di colli che, pari a due immensi argini, la fanno sboccare nella pianura come un ampio fiume. Il fondovalle, piano e largo oltre due chilometri, è percorso da strade e da canali, diviso in campi regolari e ben coltivati, ed è di un aspetto mirabile. Si lascia a destra, appoggiato ai colli, il paese di San Germano; si attraversa il fondovalle, si passa accanto a Villa del Ferro, bella costruzione di stile sammicheliano, si risale dall'altra parte godendo sempre di una vista bellissima tanto sui colli quanto sulla pianura dove, oltre Orgiano, spiccano Cologna Veneta e Noventa, e più lontano Montagnana cinta dalle rosse mura, ed Este col suo turrito castello ergentesi sulle estreme pendici degli Euganei, mentre quando si ricomincia a discendere su Lonigo, il panorama muta e di là dalla pianura veronese si profilano all'orizzonte la catena del Baldo e l'anfiteatro morenico del Garda.

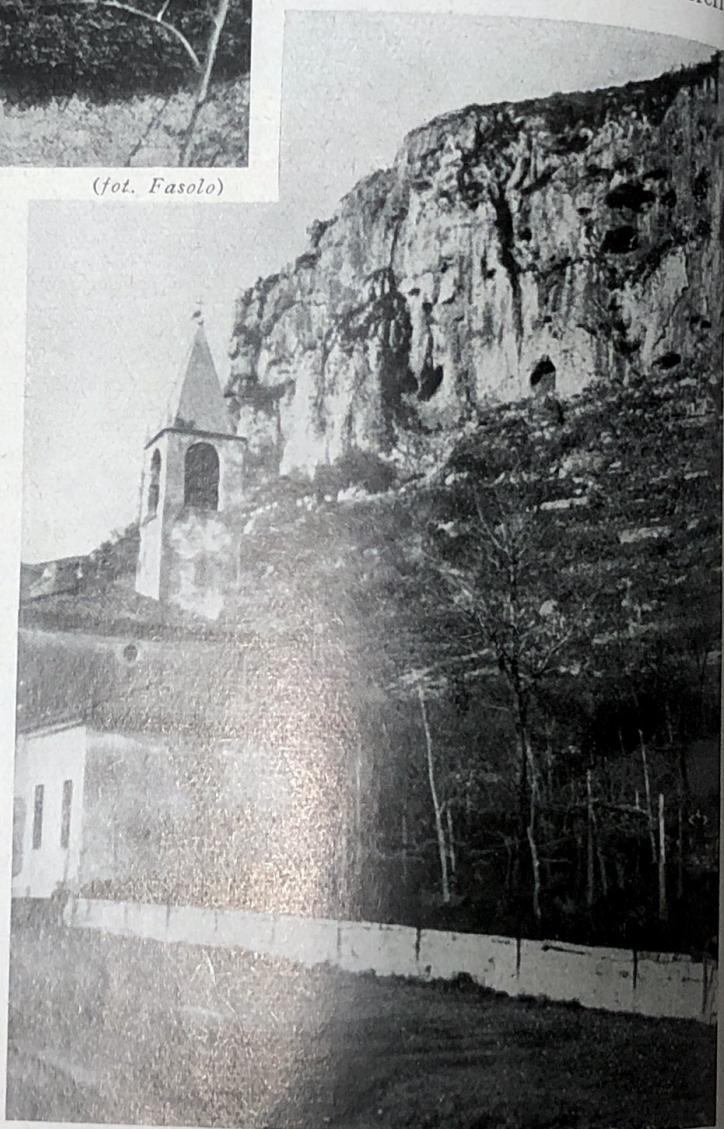
L' altra strada invece, staccandosi dalla piazza di Barbarano, sale per una valletta incassata che si restringe in una gola e mostra

(*fot. Fasolo*)

COSTOZZA - LA PITTORESCA FACCIATA DI S. ANTONIO ABATE, RICOPERTA D'EDERA.

una vista retrospettiva sempre più bella sul paese, sulle colline di San Pancrazio, sulla pianura e sui colli Euganei. Passando sul fianco settentrionale del Monte Tondo, si arriva alla località detta « La Scodelletta », dove la strada si suddivide in tre rami. Il ramo di sinistra, girando ancora intorno al Monte Tondo, tocca la pittoresca conca verdissima e solitaria dove, cinto da pioppi, sta il paesetto di Pozzolo, e raggiunge poi a San Germano la valle Liona. Il ramo centrale, invece, volge prima verso nord fino ai piedi del Monte Bernardo, poi piega a sinistra per Zovencedo, gira la testa della valle Liona, ne percorre per un buon tratto il fianco destro passando accanto a cave di tufo, e dominando panorami sempre diversi e tutti belli e suggestivi. Splendida è la posizione del paesetto di Grancona, da cui si scorge d'infilata tutta la valle inferiore del Liona e si domina già il versante occidentale dei colli, percorso da altre numerose strade e sul quale stanno, con interessanti avanzi di castelli, i pittoreschi paesi di Sarego e di Meledo. Il margine occidentale dei colli si può raggiungere anche, un po' più a nord, per la strada di Bocca d'Ansiesa, oppure girando intorno alle pendici settentrionali del Monte Bernardo, o per la strada che passa dal villaggio di San Gottardo, il quale ha il campanile più originale di tutti i Berici, a base poligonale e terminante in un'acuta punta conica.

***

Ma di strade c'è tanta dovizia su questi colli Berici che percorrerle

LA CHIESETTA E LE SCOGLIERE DI LUMIGNANO.

VEDUTA DI MOSSANO DALLA VILLA CAMERINI DI MONTRUGLIO.

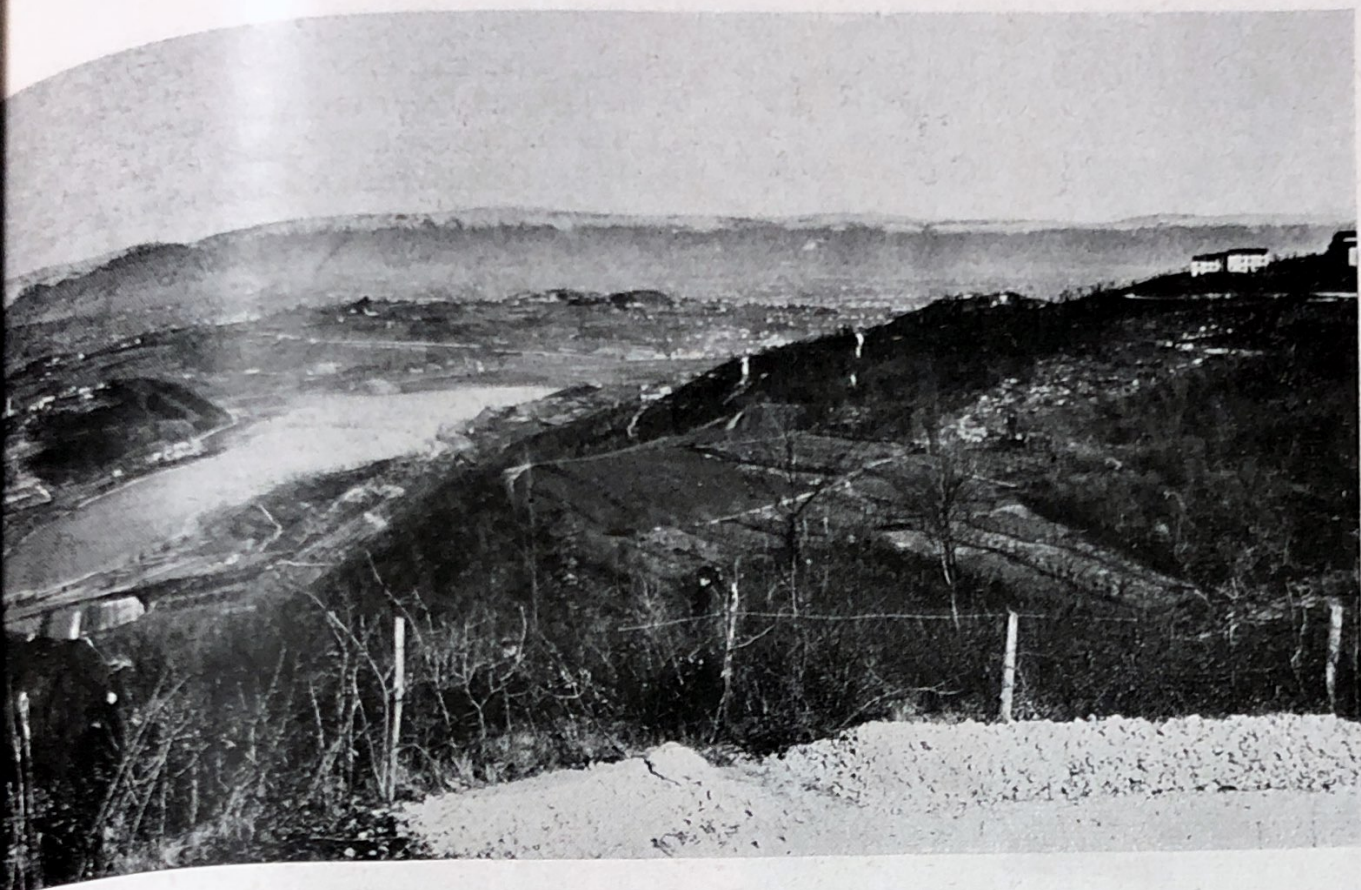
tutte, o anche soltanto ricordarle, è impresa difficile. Sono strade deliziose, che attingono le alte quote girando capricciosamente intorno ai poggi, tagliando arditamente le pendici più ripide, valicando con agili giravolte qua un colle e là una valletta, affacciandosi a tutti quei punti — e sono molti — dai quali si godono i panorami più vasti e più incantevoli. Si attraversano così modesti villaggi e umili contrade, si passa accanto alla comoda villa e alla rozza casa colonica, tra campi ben coltivati e boschi qua cespugliosi e là folti di

LA « PÒNTEGA » PICCOLO LAGHETTO NELLE VICINANZE DI ARCUGNANO.

MASON DI VILLABALZANA (GIRO ALTO DEI BERICI): VEDUTA

querce e di castagni, cui sovrastano, dal vertice dei poggi, le sagome caratteristiche dei roccoli, di cui la regione berica abbonda e ancora più abbondava in passato. La gente che si incontra lungo queste strade, nei paesetti e sulle aie, che spesso le strade attraversano, è la più semplice e la più cortese che si possa immaginare, ospitale e prodiga nell'offrire i prodotti della sua terra e della stalla, un buon bicchiere di vino o un piatto di lasagne al burro, una tazza di latte appena munto o una coscia di tacchino arrosto.

Chè non si sa mai, girando e rigirando per questi colli, tutti compresi dalla bellezza quasi primitiva dei luoghi e della vita felice che vi si conduce, e conquisi dalla meraviglia del paesaggio, può darsi che ci si scordi anche del mangiare, e che al momento opportuno sia poi difficile trovare a portata di mano anche la più umile osteria. Allora conviene proprio entrare nella prima casa di contadini che s'incontra, ed affidarsi alla gentilezza ed all'esperienza di una buona massaia, sicuri d'uscirne più che soddisfatti.

Ma i miei amici vicentini, ben pratici dei luoghi, conoscevano l'esistenza di un certo alberghetto civettuolo, che si specchia nelle glauche acque del piccolo lago di Fimon, e sul quale il turista in visita ai Berici può fare buon affidamento. Ci siamo arrivati prendendo, al bivio de « La Scodelletta », la strada che volge a destra e, lasciando in disparte, alta sopra un monte, la chiesetta di San Giovanni con bel campanile merlato, tocca la contrada di Soghe e volge poi a Villabalzana, uno dei più pittoreschi paesi dei Berici per la sua posizione elevata, per il suo altissimo campanile, sito tranquillo di villeggiatura da cui si gode un panorama vastissimo su tutto l'alto Vicentino. Arrivando a Villabalzana, s'apre anche la vista sul caratteristico lago di Fimon e sulla valle omonima, che costituiscono uno dei punti più pittoreschi e più frequentati dei Berici. Il lago, ch'è separato dalla valle dal monte di Lapio, è un tranquillo e solitario bacino lungo due chilometri circa e largo poco più di mezzo, cinto da ninfee e canne, quasi interamente circondato dai monti, e ha in certe sue luci un'intima poesia. Le sue rive sono silenziose: vi si affacciano soltanto le poche case del povero paesetto di Lago, mentre qualche centro più popoloso, come Lapio, Chiesa e Pianezze, lo guardano dall'alto dei colli, che hanno in certi punti una tipica conformazione mammillonare. Nel lago, che d'in-

AGO DI FIMON, ALTO VICENTINO, (VICENZA IN FONDO, A DESTRA).

verno gela completamente, si pescano lucci, anguille e tinche; e chi volesse compiere una piacevole gita trova anche da noleggiare delle barche, che una volta erano condotte esclusivamente dalle donne.

Dal lago di Fimon, e dalla valle omonima, si forma una depressione abbastanza ampia percorsa dal canale Debba, che va a sboccare nel Bacchiglione in corrispondenza di Longara. Questa depressione, con un andamento da sud-ovest a nord-est, ha a sinistra delle alture sulle quali si adagia il ridente paese di Arcugnano, che ha anch'esso un acuto e alto campanile e delle splendide ville specchiantisi nel sottostante minore laghetto detto « La Fòntega ». Si sale ad Arcugnano per una bella strada detta « dei Francesi » perchè costruita durante la guerra da reparti di truppa della Repubblica alleata, e si scorge subito la grandiosa villa Pasini-Salasco, costruita nel 1770 dal Bertotti in stile Rinascimento e ingrandita mezzo secolo fa con l'aggiunta di serre, di finti ruderi medievali e di una poderosa torre.

Da Arcugnano una strada porta direttamente a Vicenza, che è assai vicina, passando accanto al Castello Calvi, moderna trasformazione di un antico convento, e poi al Monte della Guardia, alla Villa Nievo e alla Villa Guiccioli, tutte località consacrate alla storia della eroica resistenza opposta nel 1848 dai Vicentini alle soverchianti forze austriache.

Prima di far ritorno a Vicenza, però, noi dobbiamo conoscere un'altra parte dei Berici, l'angolo di nord-ovest che più si spinge verso le Prealpi, dalle cui estreme propaggini dista appena tre chilometri. Ad Arcugnano quindi conviene prendere la strada bellissima che, a quota sempre più elevata e scoprendo continuamente meravigliosi panorami, si dirige a Perarolo, località famosa per il buon vino e per una profonda grotta detta la « Spruggia del Cavani », e di qui prosegue per Brendola. Bellissima è, a destra, la vista che si gode sul paesetto di Valmarana, culla della illustre famiglia che porta questo nome. Sta sopra una collina ricca di vegetazione; vi è notevole, tra l'altro, la chiesa con semplice campanile romanico, e una vecchia villa a due logge, che risale alla prima metà del '400, e che reca scolpito nei capitelli delle colonne lo stemma della famiglia Valmarana che certo l'ha fatta costruire.

A Brendola, paese che domina dall'alto margine dei colli la vasta pianura di Verona e i suoi monti lontani, si arriva scendendo lungo i fianchi del Monte Comunale, da uno

RUDERI DEL CASTELLO DI BRENDOLA.

sperone del quale protende le sue torve rovine l'antica rocca, fondata certamente intorno al Mille dalla potente famiglia dei Maltraversi e più tardi donata dagli Imperatori ai Vescovi di Vicenza, che vi si ricoveravano in tempo di guerra. La posizione del castello — i cui scarsi ma assai pittoreschi avanzi sono oggi proprietà di una famiglia di contadini — è infatti splendida e tale, dice uno storico, « da non potersi prendere che con un assedio ». Sembra che Brendola sia stata spesso teatro di lotte accanite fino all'epoca comunale; dopo, nel Quattrocento e nei secoli seguenti, con la bellezza del sito richiamò invece la nobiltà, che andò popolando di ville più o meno artistiche i fianchi del colle sola-

(*fot. Fasolo*)

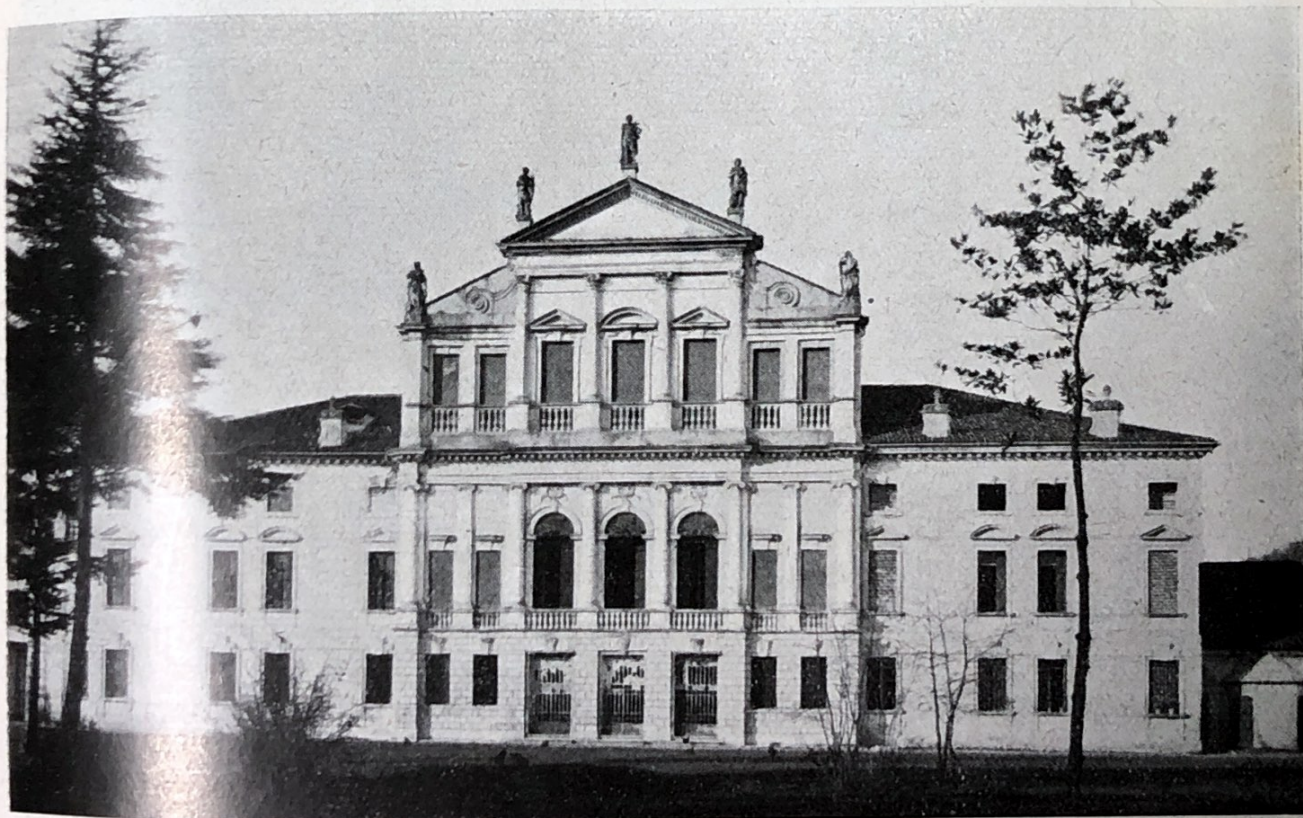
LA SOLITARIA CHIESETTA DI VALMARANA.

tio. Di quelle che ci rimangono, la più interessante è senza dubbio quella che sorge nella località del Cerro e che ora accoglie gli uffici postali e serve di abitazione privata. La costruzione risale probabilmente alla prima metà del secolo XV, ma fu restaurata di recente; gli archi della loggia hanno conservato la gravità romanica, ma le finestre della torre, che robusta sorge a fianco, sono di un gotico grazioso ed elegante.

Ridiscendiamo, da Brendola, al piano e prendiamo la diritta strada che viene da Lonigo e riconduce verso la città palladiana. Prima di Tavernelle conviene però compiere un'ultima deviazione a destra, per passare da Altavilla ed ammirare il grandioso Palazzo Comunale, che è una ex-villa dei Valmarana costruita nel 1724 su disegno del Muttoni. È più conosciuta sotto la designazione di Villa Morosini dal nome di coloro che ne furono i secondi proprietari e che la cedettero a loro volta agli Emiliani. La superba costruzione, dopo un lungo periodo di splendore, ha subìto purtroppo gravi offese e minacciava rovina in molte parti. Il Comune, divenuto proprietario dell'edifizio, v'ha posto parziale rimedio, ma sarebbe desiderabile un più completo e amorevole restauro per ridonare al bell'edificio il suo originario aspetto. E con questo voto potremo chiudere la nostra lunga peregrinazione nei colli Berici. Un altro altrettanto fervido vogliamo aggiungerne: che cioè questa ridente plaga della provincia vicentina abbia da avere presto la dovuta valorizzazione turistica, quale veramente si meritano la

IL CASTELLO CALVI, TRA ARCUGNANO E IL SANTUARIO DI MONTE BERICO.

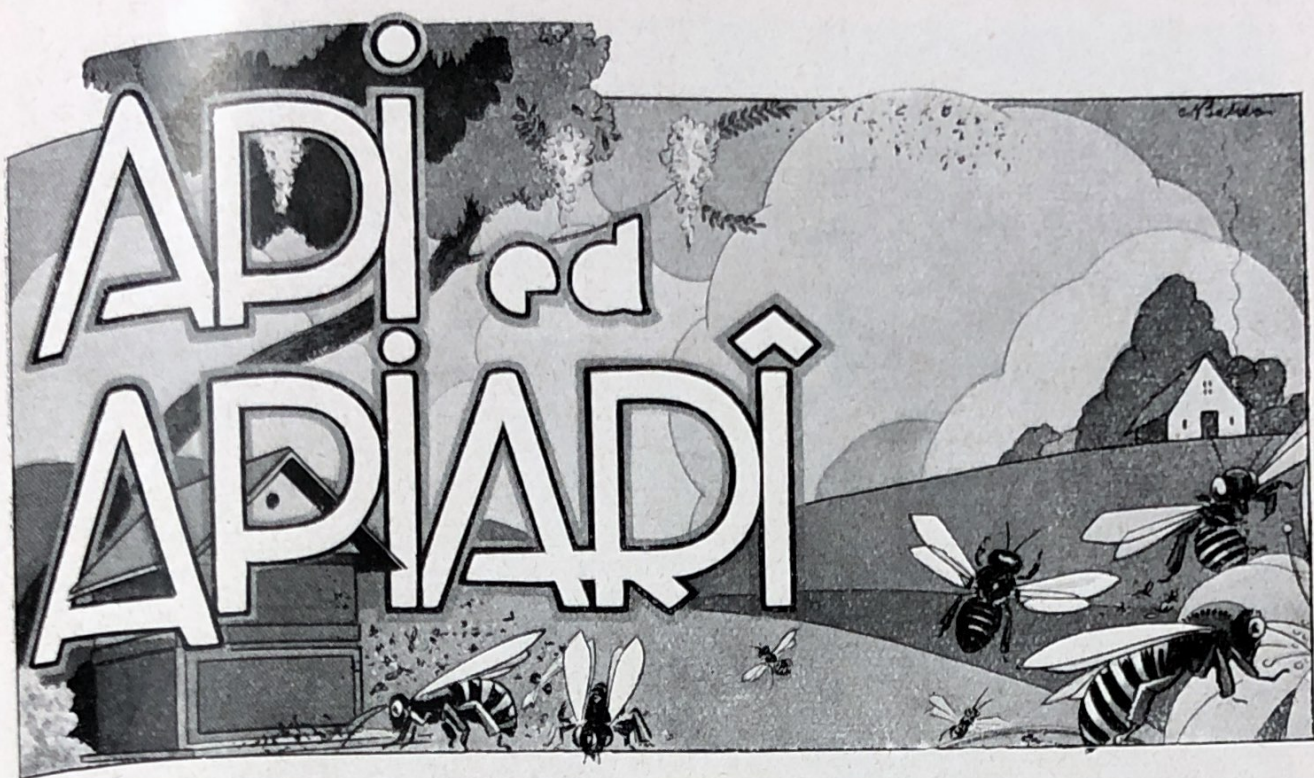
sua bellezza naturale e l'interesse delle memorie storiche e dei valori artistici che, tra il verde dei suoi colli, s'ascondono in una gentile e cattivante atmosfera di pace e di serenità.

GIUSEPPE SILVESTRI.

(*fot. Fasolo*)

ALTAVILLA VICENTINA - LA VILLA VALMARANA, ORA PROPRIETÀ DEL COMUNE.

(*fot. Salvatore Cansa, Pozzuoli*)

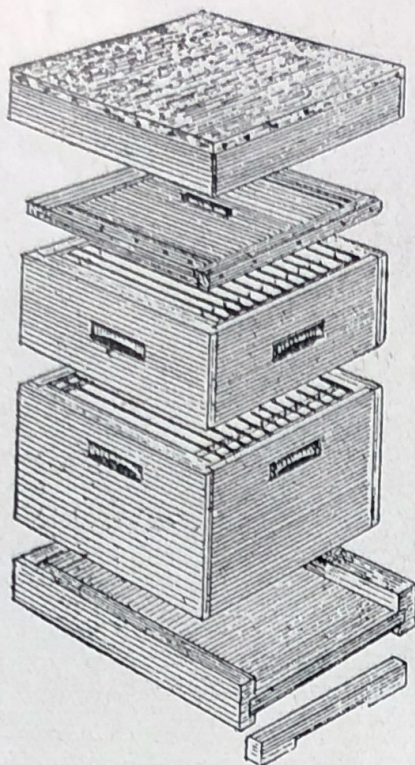
«O' PANARO E A' CANESTA... »

Questo il grido che il venditore ambulante di poltrone di vimini, di panieri (*panari*) e di ceste (*caneste*) (opera minuta di artigianato locale) va lanciando a intervalli nelle vie periferiche della città partenopea, mentre guida il ciuchino, quasi nascosto fra le stanghe del carro in mezzo a tanto traboccare della merce.

L'APICOLTURA è abbastanza diffusa nel nostro Paese, e molti già conoscono i pregi e i bisogni di tale attività. Tuttavia riteniamo non inutile intrattenere i lettori — sia pure per cenni sommarî e nel modo più piano — intorno ai procedimenti di questa industria di grande rendimento, che si vale di operai laboriosissimi, i quali altra mercede non chiedono che il nutrimento, e di cui si possono moltiplicare all'infinito le schiere senza preoccupazione di reclutamento o di contratti di lavoro; un'industria che per la sua nettezza potrebbe essere praticata in un salotto; che offre una salubrità a tutta prova e, se si vuole, anche della poesia. La possibilità di tenere arnie anche in città sui terrazzi dove l'ape, sorvolando i tetti fino ai campi lontani, riporterà il nettare profumato dei fiori; il non richiedere per la manutenzione che brevi periodi di tempo — in primavera e autunno — perchè quasi tutto, quando sia ben disposto, è a funzionamento automatico, a cui provvede l'istinto sapiente dell'ape; tutto ciò, inteso come mezzo per giungere ad un guadagno o per lo meno al possesso di un prodotto saluberrimo ed eccellente anche per uso domestico, non può non attrarre verso questa, che è — oltre tutto — una italianissima industria. Perchè l'Italia che è il paese del sole e dei fiori possiede, conservatasi pura attraverso i millenni per l'isolamento dato dal mare e dalle Alpi, la migliore e più laboriosa razza di api del mondo, le regine più prolifiche, le operaie più vigilanti e più mansuete. Una piccola gloria nazionale che forse non tutti conoscevano (1).

***

L'ape, come l'uomo, ha una casa dove vive in una collettività che può paragonarsi, per la composizione, al nostro organismo familiare, pur avendo le proporzioni numeriche di una nostra città: sino a centomila individui. Questa casa è l'arnia, di cui bisogna

(1) *N. d. R.* - La Confederazione Nazion. Fascista degli Agricoltori a questo proposito ha creduto opportuno di istituire nel proprio seno una speciale « Sezione Apicoltori Italiani » (S.A.I.), avente a sua volta sezioni provinciali presso le rispettive Federazioni degli Agricoltori. Questa, con le rispettive sezioni apistiche provinciali ed in collaborazione con i consorzi provinciali obbligatori previsti dalla legge, svolge opera di propaganda, assistenza e difesa dell'apicoltura col propugnare i metodi razionali di allevamento, combattere le malattie delle api, proteggere gli interessi dell'apicoltura vigilando per provocare la repressione delle frodi nel commercio del miele e della cera e favorire il consumo diretto del miele nelle famiglie col diffondere la conoscenza delle eccellenti proprietà igienico-nutritive di questo prezioso alimento.

Nel campo scientifico v'è da annoverare: « l'Istituto Nazionale di Apicoltura », che è sorto presso l'Istituto di Zoologia della R. Università di Bologna, e si propone il raggiungimento di importanti fini nei riguardi del miglioramento dell'apicoltura nel nostro Paese, per quanto specialmente riguarda l'indagine scientifica e lo studio delle malattie delle api, ed il « Museo internazionale di apicoltura, Edoardo Perroncito » di Torino, che persegue pure scopi didattici e scientifici.

UN TIPO PRATICO DI ARNIA, SEZIONATO NELLE SUE VARIE PARTI.

curare scrupolosamente la costruzione tenendo conto delle molteplici esigenze della vita dell'ape e della sua produzione.

In pratica vi sono tanti tipi di arnie quanti sono i costruttori; come i metodi e i consigli sono tanti quanti sono gli apicoltori. Il che vale a disorientare non poco il principiante.

Uno dei tipi più diffusi di arnia (illustrato nella fotografia di pag. 223 e nel disegno qui sopra) è tuttavia l'Italo-Dadant-Blatt. Questo si compone di fondo, nido con 12 telai, melario con 12 telaini, soffitto di chiusura, e tettoia coperta. Una caratteristica di questo tipo è che il melario con i relativi telaini è la metà precisa di un nido e relativi telai, cosicchè con due melari si può fare un nido. Si provvede, a mezzo di distanziatori ben calcolati, che tra telaio e telaio e tra questi e le pareti e il soffitto corra appena una distanza pari allo spessore del corpo di un'ape; se la distanza è maggiore, le api vi costruiscono con la cera, se minore l'otturano con propoli (1). La bontà dell'arnia, che non dia noie poi nel maneggio dei telai, dipende molto dalla precisione di questi particolari.

(1) Sorta di resina che le api ricavano da certe varietà di pioppi e con la quale esse chiudono tutte le aperture dell'alveare, a difesa dal freddo e dall'umidità.

Le arnie moderne si aggirano attorno a questo tipo, capace, razionale, consacrato ormai dalla pratica. Nell'arnia claustrante, si aggiunge alla porticina un dispositivo che permette di poter chiudere a volontà l'uscita; funzione però che richiede pratica e che si consiglia, sia per evitare i saccheggi, sia per fare il buio. È noto infatti che, a porta aperta, gli spostamenti dell'arnia non devono superare i cm. 30 al giorno per far sì che le api possano ritrovare sempre la loro casa e seguirla fino al luogo dove si vorrà portare. Altrimenti, a meno che non si trasporti l'arnia a più di tre chilometri di distanza, raggio del volo attivo delle api, è necessario tenerla almeno tre giorni in luogo oscuro e quieto, ritenendosi questo il massimo periodo di durata della memoria dell'ape, nei riguardi della vecchia ubicazione. Ora, questo lavoro si potrebbe sopprimere con un dispositivo claustrante, un portello applicabile caso per caso, che faccia la notte e impedisca senza violenze l'uscita.

Abbiamo così la casa per le api. La prima operazione che dovrà affrontare il novello apicoltore sarà l'apertura dell'arnia, operazione che può anche sembrare più difficile — se condotta con criteri irrazionali — di quel che effettivamente non sia, e che darà una prima prova dell'attitudine che uno possiede a trattare le api.

Impariamo ad aprire un'arnia.

Si toglie la tettoia, quindi si stacca il soffitto con un ferro che penetri tra esso e il nido e dissaldi il propoli; e il nido è aperto. Se avremo fatto le cose senza le dovute avvertenze, un nugolo di api inferocite ci si slancerà addosso per pungerci; se invece avremo proceduto a dovere, nessuna bestiola si muoverà. Prima di dare il minimo urto all'arnia, gettiamo dentro la porticina qualche boccata di fumo con l'affumicatore; altrettanto facciamo poi per il primo spiraglio che apriremo staccando il soffitto. Che cosa avverrà allora nell'interno? Mentre la scossa segnalerebbe alle api la presenza di un nemico contro cui è necessario slanciarsi in difesa, il fumo fa supporre un pericolo di tutt'altro genere: l'incendio. Non si tratta dunque di aggredire alcuno, ma è necessario prepararsi a fuggire; e prima di fuggire bisogna far provvista di miele, mettendolo in serbo nel proprio stomaco. In tal modo le api corrono alla bisogna più urgente, che è quella

di succhiare il miele, e non si occupano gran che del visitatore che può lavorare in pace, anche senza maschera e guanti.

Ma non basta. A stomaco pieno l'ape è incomparabilmente più pacifica; d'altra parte le riesce assai più difficile nuocere, perchè essendosi allungati gli anelli dell'addome, questo non si può facilmente inarcare per pungere. Ecco dunque, con un banale trucco, domato il terribile insetto. È strano istinto, questo dell'ape, tanto complesso, sapiente e previdente, eppure così meccanico che l'uomo — trovatane, diciamo così, la chiave — può, volendo, togliere tutto il miele, uccidere tutta la covata e anche la regina, senza provocare la minima reazione. L'istinto di queste bestiole è preparato a comprendere e quindi a combattere un'aggressione rumorosa, esterna; ma non è altrettanto preparata nei riguardi dell' aggressione silenziosa, inusitata. Bastano talvolta poche boccate di fumo di una sigaretta, gettate a riprese, perchè si diffonda la persuasione che si tratta d'incendio; basta evitare le scosse brusche — sintomo di aggressione — e si potrà, tra lo stupore dei presenti, aprire tranquillamente e senza difesa l'arnia più temibile e feroce. L'apicoltore pratico non adopera maschera e guanti che eccezionalmente, e per sola misura di precauzione. Così l'apicoltore pratico ha cura di non dirigere il proprio alito sulle api, sensibilissime all'odorato, e soprattutto di evitare l'*apicidio,* che sparge nell'aria odore di veleno, procura col richiamo della vittima l'allarme ed eccita l'immediata vendetta dello sciame.

ARNIA CHIUSA CON GABBIETTA, PRONTA PEL CARICO.

È noto che l'ape lontana dal nido non punge mai se non afferrata e tormentata, preferendo quasi sempre allontanarsi dal disturbatore senza aggredirlo. Solo il nido, che rappresenta la vita della famiglia e della razza, è sacro e vien difeso con uno slancio che non può non apparire circonfuso di eroica poesia se si considera che l'ape, pungendo, muore. Comunque, per l'apicoltore v'è una maschera e vi son guanti; benchè sia poco piacevole lavorare così camuffati da guerrieri antichi, specie nella stagione calda. Se poi una puntura ci raggiunge, non c'è da spaventarsi: basta estrarre con le dita il pungiglione, avendo cura di non schiacciare la vescichetta annessa per non iniettare il veleno nella pelle, veleno che, d'altra parte non entra in circolazione nel sangue e dà quindi una reazione puramente locale.

⁂

L'arnia è dunque aperta. Potremo estrarre telai, guardare i favi, penetrare la vita intima della famiglia, e ciò tranquillamente se sapremo muoverci con delicatezza. L'apicoltore pratico, solo dal movimento delle api sul davanzalino della porta, dal loro andare, venire, sostare, ventilare, ronzare, annusarsi a vicenda, intuisce quasi tutto quello che accade nell' arnia. L' orecchio esperto distingue in quel brusio il significato di molti suoni che indicano intenzioni e circostanze diverse, cosicchè, senza toccare l'arnia, è possibile diagnosticare lo stato della famiglia. Se poi apriremo il nido, potremo leggere nei favi come su di un libro aperto tutti i segreti dell'arnia. Osserviamo.

L'organizzazione interna è basata sulla di-

(*fot. P. Ubaldi, Assisi*)

ARNIA APERTA PER MOSTRARE I PEZZI DI CUI SI COMPONE E CIOÈ: FONDO, PORTICINA, NIDO CON TELAI, DIAFRAMMA, MELARIO CON TELAINI, SOFFITTO, TETTOIA. L'ARNIA È TIPO ITALO-DADANT-BLATT. SOPRA LA TETTOIA A DESTRA, V'È AFFUMICATOIO E MASCHERA.

visione del lavoro, distribuito tra individui specializzati in funzioni proprie, con una precisione e un rendimento che stupiscono. Le operaie giovani, non ancora uscite e quindi non esperte del di fuori, attendono alle faccende domestiche, nutriscono la covata, sistemano le provviste, aggiustano i favi, provvedono alla nettezza della casa, fan corte alla regina, nutrendola sempre, finchè vi sia l'ultima goccia di miele, a costo di morir di fame a' suoi piedi. Le operaie vecchie, esperte del gran mondo di fuori, escono, si cimentano nei campi alla raccolta del nèttare o del pòlline dei fiori, del propoli necessario per le chiusure dell'arnia; ovvero fanno guardia alla porta; eventualmente, ventilano. Si pensi che per immagazzinare un chilogrammo di miele sono necessari attorno a 50.000 voli, ognuno dei quali copre la distanza di vari chilometri, percorsi alla velocità di 50 chilometri all'ora con un movimento d'ale che è di 200-300 colpi per secondo.

La regina non lavora, ma ovifica, e può deporre nelle piccole arnie, al tempo della grande fioritura, fino a 2000 uova al giorno; cella per cella, infaticabile, seguìta da una coorte di api che, senza mai volgerle il tergo, le porgono continuamente miele. Vive circa cinque anni, deponendo milioni di uova, mentre le operaie, che nascono in maggioranza al principio dell'estate, per i pericoli del proprio lavoro non vivono al tempo del raccolto più di 5 o 7 settimane da quando sono uscite. Ma la regina dopo il primo volo di fecondazione non affronta più i pericoli dell' esterno. Essa è l'anima della colonia, la sorgente continua che ne alimenta la vita, che ne riassume le speranze nell'avvenire.

E i maschi? Tollerati solo nel periodo dell' abbondanza, del raccolto e della fecondazione, voraci consumatori che non sanno far nulla e non producono nulla, essi vengono cacciati o uccisi a fine stagione, come bocche inutili.

Tutta questa popolazione si rinnova rapidamente. L'arnia è un flusso continuo di vita e non conta tanto il numero delle morti, che sono continue e inevitabili, quanto il rapporto con il raccolto, perchè più si immagazzina e più la regina è nutrita e quindi ovifica.

Un'operaia, depositata allo stadio di uovo nella sua cella, diventa larva, fila il bozzolo, si trasforma in ninfa e dopo 21 giorni è insetto perfetto. La regina, che è un'operaia nutrita meglio, è completa in soli 15 giorni. La sua cella è più grande, prolungata, tipica: la cella.... regale. L'operaia nasce invece dalle comuni celle di favo, piccoli vani contigui e simmetrici, che costituiscono una meraviglia di precisione geometrica e di rendimento di materiale e di spazio.

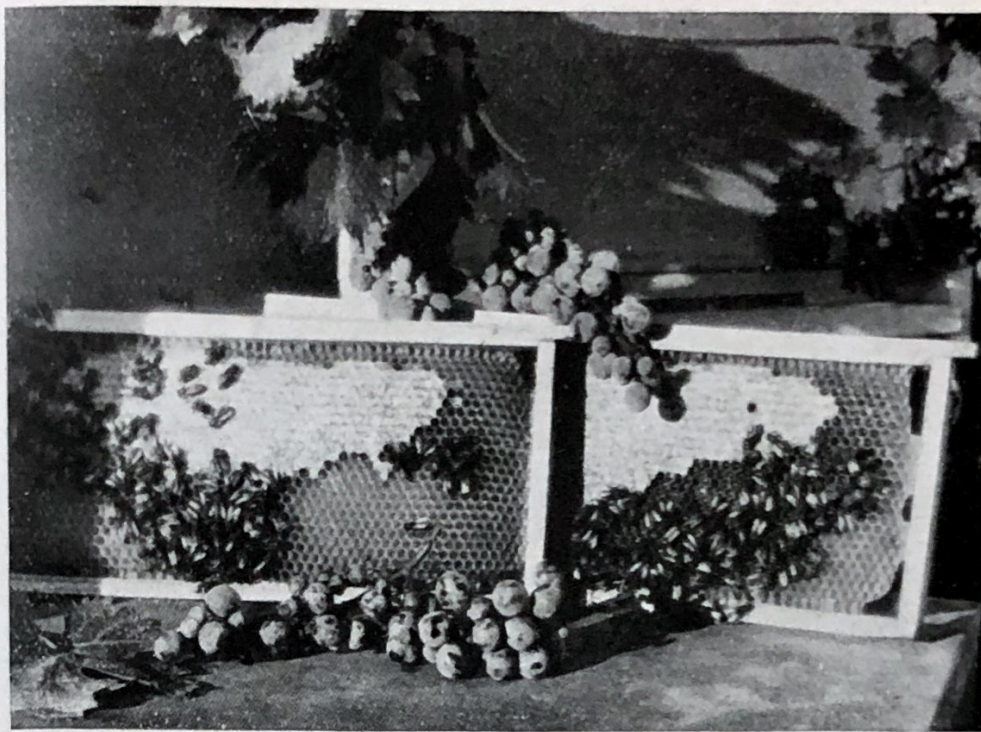
Ogni ape lavora, raccoglie, risparmia per figli non suoi, ma di una regina; per figli che non conoscerà mai, perchè quando questi nasceranno, essa sarà morta! Lo spirito collettivo assorbe e regge tutto; l'istinto rende meccanici e automatici certi atti di abnegazione che per l'uomo sarebbero eroici. L'apicoltura offre vari motivi alla nostra meditazione!

Osservando il nido, vi troviamo una co-

(fot. P. Ubaldi, Assisi)
PARTICOLARE DI TELAINI CON FAVO, DA MELARIO E MIELE OPERCOLATO. - I GRAPPOLI D'UVA DELLA VIGNA ACCANTO DIMOSTRANO CHE SIAMO NEL SETTEMBRE.

struzione architettata con logica sapiente e rispondente a tutte le esigenze del lavoro e della difesa. Il miele vien collocato in alto, oltre che per ragioni di stabilità anche perchè quello è il punto più difeso, essendo il più lontano dalla porta. La covata nei favi di centro, più caldi e più protetti, si riconosce a colpo d'occhio, fatta in parte di minuscole uova — piccoli puntini bianchi deposti in fondo alle celle — in parte di larve, vermiciattoli bianchi che le api nutriscono; in parte, infine, opercolata, e pronta per nascere. Ogni tanto qualche nuova ape fa capolino dalla sua cella, ne esce, si ripulisce e incomincia la sua vita di lavoro.

Il nido è poi diversamente composto secondo le stagioni: pieno di covata e povero di miele in primavera, quando le provviste sono esaurite e la popolazione diminuita per lo svernamento riprende a moltiplicarsi pel raccolto; povero di covata e ricco di miele e di popolazione in autunno, quando la famiglia si prepara a superare l'inverno.

Questa, l'organizzazione interna di una famiglia di api. Per l'apicoltore il problema consiste nel saper utilizzare tutto ciò per la produzione del miele, nel saper guidare il meccanismo della natura verso il proprio vantaggio economico. In pratica è possibile intendersi con le api, comandar loro, sia pure indirettamente, facendo in modo che esse, agendo secondo il proprio istinto, finiscano per soddisfare al nostro desiderio e per fare il nostro vantaggio. Si addiviene così ad un addomesticamento, ad una sorta d' intesa, frutto di convenienza reciproca. L'uomo prende per sè il sovrappiù del raccolto, ma garantisce in compenso all'ape un nutrimento costante, la casa, la difesa da malattie e da nemici. La sapienza cristallizzata sull'istinto è così precisa nel rispondere con dati effetti a date cause, che si può guidare la colonia apistica quasi come una macchina.

⁂

Per l'apicoltore novello che abbia una sola famiglia d'api, il primo problema che si affaccia è quello della moltiplicazione della famiglia stessa. Problema di facile soluzione è quello di trasformare un'arnia in un apiario, economicamente, con mezzi proprî. Se le api fanno il miele, con il miele si fanno le api; basta un abbondante raccolto per permettere di raddoppiare le arnie senza spesa. Teoricamente, una colonia, raddoppiata ogni anno, raggiungerebbe il numero di 1024 arnie in dieci anni e di più di un milione in venti anni. In pratica le cose vanno un po' diversamente, sia perchè non si raccoglie una quantità di miele adeguata al bisogno, sia per avversità di stagione, malattie, perdita di regine, ecc. La moltiplicazione avviene così più lenta, ma forse anche più sicura.

Ecco come si opera.

Ci atterremo ad uno dei sistemi più semplici. L'epoca migliore per lo sciame artificiale è la primavera, epoca di raccolto, quando la ricchezza della produzione facilita l'allevamento della regina. Si prepari nel luogo prescelto un'arnia vuota; vi si mettano dentro — contigui — almeno due telai da nido, presi da una famiglia forte, con tutte le api sopra e con molta covata, badando che ve ne sia anche di non opercolata, anzi di uovicini appena disposti. Vi si potrà scuotere

(fot. P. Ubaldi, Assisi)

IL SACCHEGGIO DI UN FAVO DA MELARIO.

sopra un altro favo di api. Queste non si azzufferanno con le altre, pur essendo di un'altra arnia; anzitutto perchè quelle che stanno sui favi sono in genere le api giovani, e poi perchè restano intontite nel cadere e si sono con ogni probabilità caricate prima di miele sotto l'azione del fumo che si sarà dato in precedenza. Si metta poi appresso un telaio da nido con favo vuoto e quindi uno con favo pieno di miele, quattro telai in tutto; in fondo, il diaframma per chiudere. E tutto è fatto. In seguito, sorvegliare e dare « fogli cerei » da costruire. (Dei « fogli cerei » diremo più avanti). Sistema forse non perfetto, ma senza dubbio semplice.

(fot. P. Ubaldi, Assisi)

ARNIA APERTA TOGLIENDO IL [illegible] DEL NIDO. - SONO VISIBILI I TELAI DEL NIDO, MUNITI DI DISTANZIATORI AI LATI. IL TELAIO ESTRATTO, IN FONDO, È IRREGOLARE PER RECENTE TRAVASO DELLA FAMIGLIA DA ARNIA RUSTICA. I PEZZI DI FAVO, [illegible] CEMENTATI DOVE SI TOCCANO, NON SONO STATI SUFFICIENTI A RIEMPIRE L'INTERO TELAIO, LAVORO CHE LE API FARANNO IN SEGUITO

Vediamo che cosa avviene in questa operazione. La regina, che non dovrebbe venir rimossa cercando di non asportarla nei favi presi, resta nella famiglia madre e vi continua ad ovificare in modo che quella colonia non soffre che la sottrazione di due telai: cosa che può sopportare con minima riduzione di raccolto. Sarebbe per questo anzi consigliabile di prendere un solo telaio per arnia, qualora si disponga di più cassette, per ridurre al minimo l'indebolimento e la diminuzione del raccolto. Se per errore si asportasse anche la regina dal ceppo, la famiglia rimasta orfana si affretterebbe a crearsi da sè una regina, trasformando una cella operaia con uovo in cella regale.

(fot. Pantanelli)

APICOLTURA AMBULANTE - SOSTA IN TERRENI IRRIGUI.

Bisogna però aver cura di mettere nei favi una covata giovanissima, di uova deposte dal minor tempo possibile, perchè la colonia — nella smania di crearsi una regina — non l'allevi da larve che hanno più di 36 ore di età, ciò che darebbe luogo alla formazione di una regina meno robusta e meno prolificata, per essere stata nutrita, ai primordi della sua vita larvale, come un'operaia e non secondo il rango che di poi le è stato destinato. Così, dopo 16 giorni, avremo anche nella famiglia che ne era rimasta priva una regina, la quale in breve ucciderà le altre nate, se ve ne sono, e fecondata in volo, sarà pronta ad ovificare. La vita della famiglia riprenderà così il suo corso normale.

Lo stesso procedimento sarebbe applicabile nel caso si perdesse la regina in volo di fecondazione, o perchè al ritorno essa avesse sbagliato l'arnia nonostante i segni di individuazione che è opportuno mettere all'esterno. Più sbrigativo sarebbe introdurre senz'altro una regina già fecondata e applicarvi una cella reale; ma ciò presume l'allevamento di regine, problema troppo arduo per il principiante.

La nuova famiglia, se soccorsa con provvista di miele, si metterà presto in carreggiata e, se non nello stesso anno, certo nel successivo potrà dare raccolta o permettere nuove divisioni.

***

Risolto il problema della moltiplicazione delle famiglie, il quale, come si vede, non importa spese per nuovi acquisti; dimostrata la possibilità di farsi da sè un apiario, passiamo ora al problema della produzione del miele. I magazzini dove le api raccolgono il miele sono, come vedemmo, i melari: cassette con telaini, alte quanto la metà del nido, di cui se ne possono sovrapporre al nido a volontà, finchè non siano tutti pieni, rinviando la smielatura a fine stagione, quando la temperatura meno elevata è più adatta al maneggio dei favi. Si avverta di disporre i telaini nel melario in modo che formino un angolo retto con i sottostanti del nido, perchè così le api vi accedono meglio da ogni punto.

Per facilitare alle api la costruzione dei favi, vi sono in commercio e si montano nei telai i cosiddetti « fogli cerei » che risparmiano all'ape la costruzione del fondo delle celle e le consentono di dedicare quella somma di lavoro che avrebbe dovuto dedicare alla produzione della cera, a quella invece ben più redditizia del miele. I favi sono un

APICOLTURA AMBULANTE - IL TRASPORTO DI UNA GROSSA PARTITA DI ARNIE.

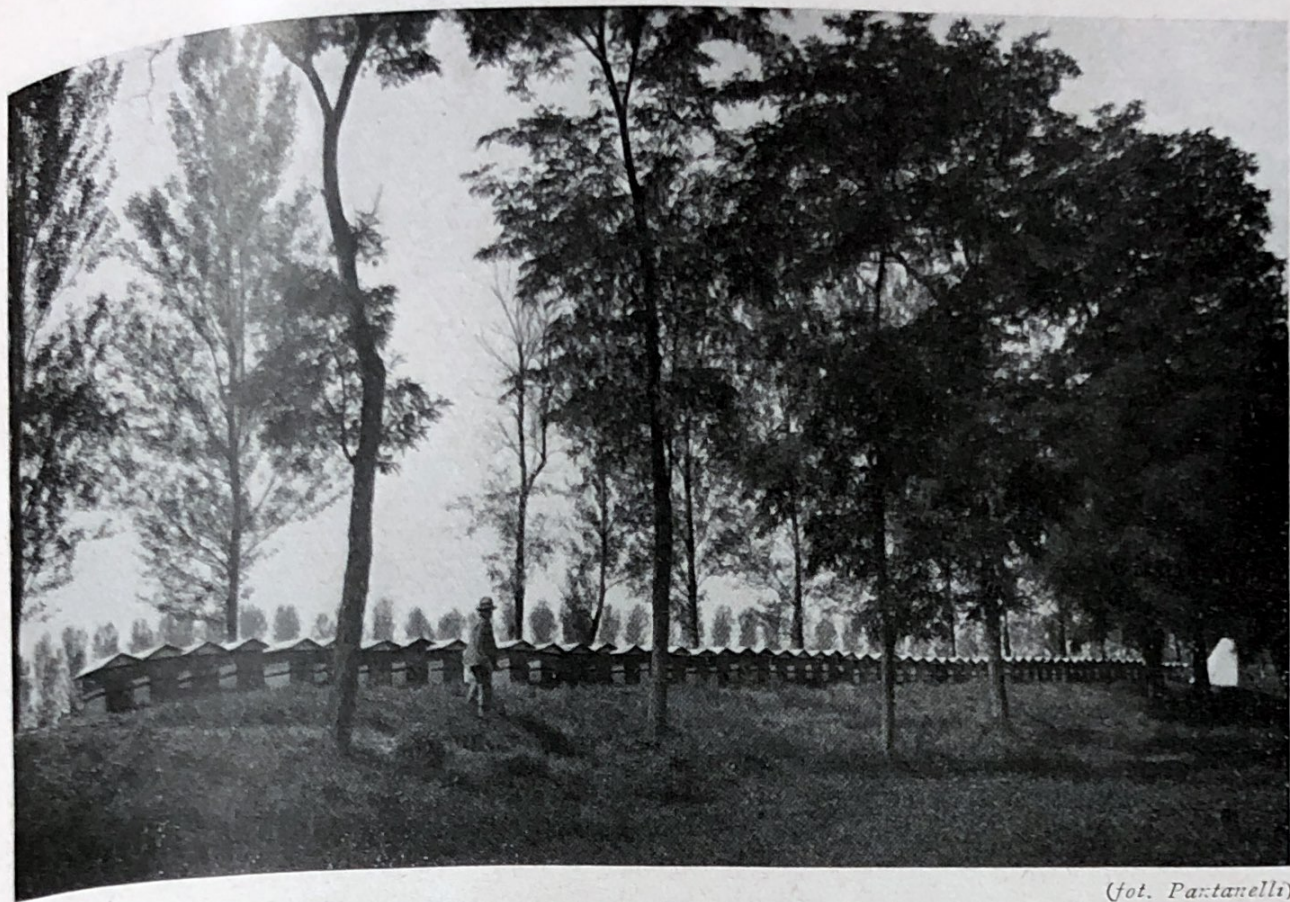
prezioso patrimonio per l'apicoltore. Colmati che siano di miele, le api li opercolano con uno strato sottile di cera, a riparo dall'umidità e dall'evaporazione.

Ed eccoci finalmente al raccolto. Siamo in autunno: le api hanno lavorato abbastanza, i fiori afflosciano e spariscono, il riposo invernale si avvicina; i melari ci attendono pieni. Un telaio da melario Italo-Dadant-Blatt che, vuoto, pesa circa gr. 200, pieno contiene circa 2 chilogrammi di miele; così un melario può dare sui 20 kg. Al contrario, un telaio grande colmo, da nido, contiene 4 kg. Apriamo le arnie ricorrendo al già ricordato sistema dell'immissione di fumo. Se non vorremo disturbarci a spazzolare le api dai favi, un apiscampo applicato ad un soffitto interposto tra il nido e i melari, ci lascerà questi ultimi liberi da api, potendo esse discendere al nido, non risalirne. Potremo così asportare i melari senza il minimo fastidio.

Un'avvertenza importantissima bisogna però avere in queste operazioni: mai permettere che le api possano succhiare miele non proprio fuori di casa propria, e ciò per non eccitare a saccheggi. L'apicoltore novello potrebbe anche pensare che sia lecito dare liberamente miele alle api: nessuna cosa più pericolosa di questa. Se l'ape non è ladra per natura, l'occasione può farla.... traviare; e il miele dato gratuitamente, non guadagnato, è come una incitazione al furto. Una volta trovato del miele non suo, l'ape diventa insaziabile e ne cerca ancora. Lo stimolo della nutrizione le dà un' ebbrezza, una frenesia, per cui perde ogni ritegno. L'idea del saccheggio, appena nata, si fa subito azione con un impeto che è difficile arginare per quanti mezzi si adoperino. Le api della stessa arnia hanno qualche cosa che corrisponde a una parola d'ordine o a un « lasciapasare » per riconoscersi e per essere ammesse in casa: l'odore. Ebbene, assalendosi tra arnie vicine e ognuna riconoscendo dall'odore la nemica, ne nasce tale una zuffa a corpo a corpo che le popolazioni vi periscono e le arnie più deboli soccombono.

Per prevenire i saccheggi non basta non esporre miele all'aperto; bisogna non esporlo nemmeno nelle cassette, perchè l' odore si spande al di fuori. Così nel nutrire le famiglie è regola generale di non dare mai miele, nemmeno opercolato, di giorno, ma solo alla sera quando l'oscurità è prossima. Un sistema consigliabile è quello di mettere il miele tra due soffitti rovesciati sopra il nido, il punto più difeso, il più lontano dall'entrata; e attenti, nel nutrire, di non dare miele infetto da peste, ma di bollirlo (benchè, perdendo così molte qualità nutritive e le vitamine, a detrimento della covata, sia talora preferibile dare sciroppo di zucchero versato nei favi).

Liberati i melari li porteremo, per l'estrazione del miele dai favi, o centrifugazione, in un ambiente dove le api non possano penetrare.

Ma prima di lasciare gli alveari è necessaria una domanda: « Dobbiamo portar via tutto il prodotto con noi? » No. È necessario lasciare alla colonia le provviste per l'inverno, indispensabili non solo per nutrire le api ma anche per allevare, quando il clima è ancor freddo, la covata primaverile. Questa piccola rinuncia autunnale è la migliore preparazione per il raccolto seguente. Sono necessari, per lo sverno, circa 15 kg. di miele, cioè almeno 4 telai da nido tipo Dadant, colmi;

(*fot. Pantanelli*)

APICOLTURA AMBULANTE - SOSTA NEI MEDICAI E NEI PRATI A TRIFOGLIO.

e per assicurarsi che vi sia quel quantitativo si pesa l'arnia. Ma l'apicoltore previdente fa anche di più: tiene in serbo favi colmi per darli in primavera, sia per nutrire le famiglie affamate a cui le provviste non siano bastate, sia per dare un soprappiù di nutrimento allo scopo di stimolare l'allevamento della covata. Questo espediente, a cui molti apicoltori ricorrono, può riuscire però nocivo se non usato con discernimento. Il suo scopo è quello di mettere gli alveari in condizione di esser molto ricchi di api all'arrivo della grande fioritura.

L'estrazione del miele dai favi si ottiene per l'azione della forza centrifuga. I favi si disopercolano, se ne toglie cioè con un coltello affilato la pellicola di cera che chiude le celle piene di miele; i telaini si mettono quindi nei portafavi dell'apparecchio smelatore, che si fa ruotare dapprima lentamente, poi sempre più velocemente finchè il miele esce per forza centrifuga e, lanciato sulle pareti interne dello smelatore, cola in basso dove si raccoglie in appositi recipienti.

Il favo si vuota prima da un lato sommariamente, poi dall'altro; poi di nuovo dal primo, un po' alla volta, per impedire che il peso del miele lo deformi. E' bene fare l'operazione quando, al cessare del gran caldo, la cera è più resistente. Il favo, del resto, poggia contro una rete metallica che ne sorregge i fianchi. Operazioni intuitive, che basta vedere una volta per apprenderle.

Siamo così giunti, attraverso questa rapida rassegna dall'arnia all'apiario, dall'apiario al raccolto. Abbiamo visto su quali principî si basi l'apicoltura, legati in un ciclo: regina, ovificazione, popolazione, fioritura, raccolto e via daccapo. Il periodo è dato dal volger delle stagioni.

Quanto può rendere un apiario? Una famiglia può dare, secondo la sua forza e la stagione, fino a due melari, cioè circa 40 kg. di miele e più. Se si considera che un apiario di giusta misura può essere di cento arnie, e che le cassette vuote possono costare dalle 60 alle 80 lire l'una, ci si rende conto del vantaggio economico che ne deriva all'apicoltore. Se poi si pensa che il lavoro può ridursi a poche settimane in tutto l'anno (e lo studio dei grandi apicoltori moderni tende appunto a semplificare le operazioni a poche, rapide e fatte in serie, in modo da poter sorvegliare il massimo numero di arnie col minimo dispendio di energia), non potremo

(*fot. Pantanelli*)

APICOLTURA AMBULANTE - SOSTA IN ALTA VALLE MARECCHIA.

non approvare, anche dal punto di vista pratico, questa che è antica, nostra, italianissima industria.

PIETRO UBALDI.

N. d. R. - Secondo i dati del censimento apistico del 1928, la produzione media degli alveari varia moltissimo da regione a regione, anzi da provincia a provincia; i risultati difformi sono precisamente in dipendenza dell'agricoltura e della flora locale. Le medie più alte si hanno negli Abruzzi, nel Molise e nella Romagna; tuttavia si può ritenere attendibile una produzione media generale italiana di chilogrammi 10 di miele per alveare, essendo la scarsa produzione di talune località largamente compensata da quella di zone dove la flora, prestando maggiori risorse, può far raggiungere, in annate favorevoli e per alveari razionali perfino i 50 km. di miele.

Sempre secondo i dati del censimento sopra ricordato la produzione complessiva del miele, in Italia e per tale anno, è risultata di 2 milioni 315.400 kg. Il censimento aveva dato come esistenti in Italia 114.251 apicoltori con 632.325 alveari, dei quali 309.123 a sistema razionale e 323.202 a sistema rustico. Se si tiene però conto che i risultati di indagini di questo genere peccano di inevitabili manchevolezze, il numero degli alveari esistenti in Italia può calcolarsi, in via prudenziale, a circa 1 milione.

E però se le produzioni medie effettive si riportano al sicuro numero degli alveari esistenti, si può calcolare una produzione nazionale reale di 10 milioni di kg. avente un valore attuale di circa L. 50.000.000.

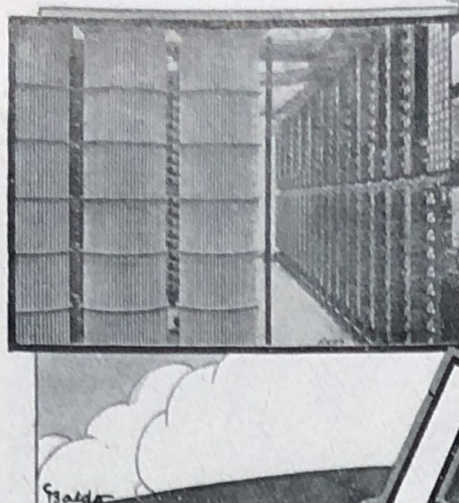
Giunti a questo punto, noi pensiamo che non riuscirà discaro ai nostri lettori avere qualche notizia relativa ad un nuovo genere di attività nel campo apistico: quella dell'*apicoltura nomade*. Dobbiamo l' informazione ad uno specialista del genere, il socio nostro sig. R. Pantanelli di S. Arcangelo di Romagna.

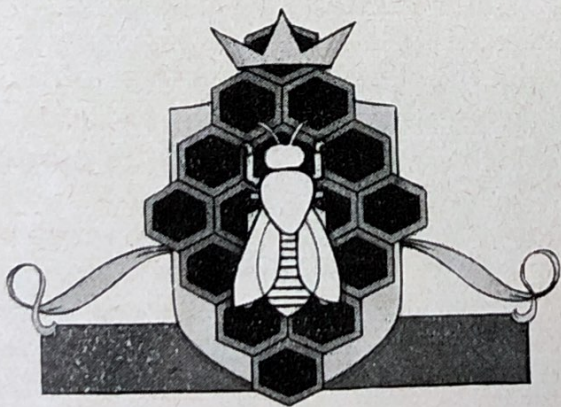
Il « nomadismo » consiste nel trasferire le arnie da un luogo all'altro, in cerca delle migliori condizioni di alimentazione, assicurate sia dalla esuberante fioritura della zona prescelta, sia dall'assenza di altri allevamenti che possano depauperarla del nettare. Indicatissime sono, ad esempio, dal 10 maggio al 10 giugno, le zone di collina, ove la flora speciale determina la produzione di un miele da tavola aromatico e squisito.

Il trasporto degli alveari richiede naturalmente precauzioni speciali, compresa quella di effettuarlo di notte tempo. Verso sera,

(*fot. Pantanelli*)

POSTA D'INVERNAMENTO.

quado le api hanno già fatto ritorno alle proprie arnie, queste si chiudono con un'apposita maschera a rete metallica, si caricano su di un veicolo possibilmente rapido, e si trasportano nella località designata. All'indomani, nelle prime ore del mattino, le famiglie vengono scaricate e liberate dalle maschere di chiusura. Si vedranno subito le api eseguire voli di orientamento e di esplorazione, e dopo circa un'ora, si potranno notare le prime bottinatrici rientrare ognuna alla propria casupola, cariche di polline, di nettare e di acqua. Poi, di mano in mano che il sole incalza, si vedranno le preziose bestiole andare e tornare in preda ad una animazione quasi gaudiosa, fruendo delle risorse offerte dall'insperato campeggio.

Verso il 10 giugno, svanita la fioritura della collina, l'apicoltore rimette in moto il suo... Carro di Tespi apiario, e lo conduce nella fertile pianura, possibilmente su terreni irrigui per sfruttare specialmente il fiore dell'erba medica e del trifoglio. Vi resta sino al 15 settembre, quindi ritorna al posto invernale.

Le fotografie da noi riprodotte più sopra, parimente forniteci dal cortese nostro consocio valgono a dare un'idea anche del carattere di diporto e di poesia di questo « nomadismo » applicato all'apicoltura. Sulle verdi pendici dei colli sfumati nelle nebbie mattutine, al margine dei canali che dànno salubrità e ricchezza alla pianura ravennate, dove egli esercita la sua industria, sotto le robinie e i pioppi che ombreggiano i pingui medicai, questo campeggio di api, dominato dalla piccola tenda dell'uomo, acquista un senso e un colore che trascende il suo carattere utilitario. Ed anche per questo abbiamo voluto che i nostri lettori non lo ignorassero.

DURANTE lo svolgimento della Crociera aerea del Decennale, la Reale Società Geografica aveva avuto l'incarico di trasmettere i comunicati ufficiali radiofonici della Crociera stessa. In seguito a ciò, per ogni tappa della grandiosa impresa aerea, il Presidente della Società Geografica, Corrado Zoli, ha tenuto breve conversazione alla radio, per un primo sommario commento della trasvolata.

È facile immaginare con quanto interesse siano state ascoltate, da tutte le stazioni radiofoniche in grado di farlo, queste comunicazioni. Ma esse, per ragioni varie, sono state udite più o meno bene a seconda delle regioni nelle quali le stazioni riceventi erano sistemate.

Un mio amico di Asmara — per esempio — si è doluto di non aver potuto ricevere bene la maggior parte dei commenti. Ciò mi ha dato lo spunto a trattare succintamente per i lettori de « Le Vie d'Italia » dei servizi telefonici mondiali e delle loro caratteristiche.

Effettivamente, per motivi non ancora bene accertati, è stato notato che le radioonde preferiscono la via del polo anzichè quella dell'equatore, però bisogna pur dire che le comunicazioni radiotelefoniche, oltre ad essere più complesse e a richiedere una maggiore potenza alla trasmissione, trascinano con loro più disturbi in confronto delle trasmissioni radiotelegrafiche con segnali Morse.

Il fatto che oggi nelle grandi città americane si possa ascoltare con molta chiarezza un discorso pronunciato dal Duce a Roma, oppure sentire in Italia un discorso tenuto da Guglielmo Marconi a Chicago, devesi non solo al perfezionamento meraviglioso degli apparati radiotrasmittenti, ma anche allo sviluppo non meno meraviglioso dei servizi telefonici mondiali. Perchè detti discorsi, non appena varcato per radio il ponte sull'Oceano con la velocità della luce, vengono ritrasmessi dalle stazioni radiotrasmittenti locali, con le cosidette « trasmissioni in relais », mediante cioè un circuito telefonico speciale che si trova al centro delle coppie telefoniche contenute nei cavi sotterranei per le comunicazioni ordinarie di telefonia.

Detto circuito, costituito da due fili di rame da mm. 1,3, si chiama « coppia musicale » e viene schermato con un avvolgimento a spirale di nastro di stagnola con bordi sovrapposti.

La schermatura, che realizza una perfetta separazione elettrica fra la coppia musicale e gli altri circuiti del cavo, protegge tale coppia dall'influenza elettrostatica esercitata dai circuiti vicini e per conseguenza consente di ottenere un'assenza pressochè assoluta di diafonia (1).

Inoltre la coppia musicale per il fatto stesso che si trova dentro il cavo di piombo, viene ad avere l'altro vantaggio di trovarsi al riparo da quelle perturbazioni atmosferiche che spesso disturbano invece le trasmissioni radiofoniche sino a renderle insopportabili.

Ora le radioconversazioni sulle tappe della

---

(1) *N. d. R.* - Ossia del passaggio di suoni provenienti da altri circuiti, che disturberebbero la trasmissione.

Crociera, tenute da S. E. Corrado Zoli, si sono ascoltate in Italia con una chiarezza e nitidezza veramente straordinaria. Ciò devesi anche al fatto che si possono regolare gli apparati in modo da ottenere diverse bande di trasmissione; così per le radiodiffusioni della voce umana, la banda di trasmissione telefonica effettiva viene limitata fra 200 e 3000 periodi al secondo. Invece per la riproduzione di suoni musicali di buona qualità, la banda di trasmissione effettiva viene estesa da 100 a 6400 periodi al secondo.

Noi non abbiamo ancora reti telefoniche dirette con le nostre Colonie, cosicchè il mio amico di Asmara dovrà attendere ancora prima di poter sentire sul posto le « trasmissioni in relais ».

Come vedremo con un rapido sguardo suggerito dall'occasione, l'Africa è la parte del mondo più povera di posti telefonici. Basta pensare che tutta l'Africa non raggiunge neppure i due terzi dei telefoni funzionanti semplicemente in Italia.

A dire il vero, le nostre Colonie, sotto l'impulso del Regime Fascista, hanno triplicato in 10 anni il proprio servizio telefonico; i nostri Governatori sanno perfettamente che lo sviluppo delle reti telefoniche significa sviluppo di civiltà.

Ma vorrei potesse partire da queste righe, in pro delle Colonie, un appello alla giovane, fiorente industria telefonica nazionale, che in Italia ha assunto in questi ultimi anni un posto notevole nell'economia generale della Nazione, mentre possiamo quasi dire che prima del 1925 non esistesse.

S. E. Riccardo Astuto, Governatore della Colonia Eritrea, segue con il massimo interesse e simpatia tutti gli sforzi che vengono fatti per lo sviluppo della telefonia nella Colonia affidata alle sue cure.

Intanto le ultime notizie riguardanti l'Africa sono alquanto confortanti. Infatti, leggendo nei dati statistici mondiali concernenti l'estensione e l'utilizzazione del telefono nel mondo, resi noti dall'« American Telephone and Telegraph Company », si nota che l'Africa in quest'ultimo decennio ha avuto un aumento telefonico di oltre il 144 %, passando cioè da un totale di 100.300 a circa 250 mila posti telefonici funzionanti. La *densità telefonica* (numero di apparecchi per 100 abitanti), da 0,1 è passata a 0,2.

In *Asia* invece la densità telefonica era di 0,1 dieci anni fa, ed è rimasta tuttora 0,1. Il totale del numero degli apparecchi è passato però da 493.645 a 1.249.540 — con un aumento di circa 76.000 apparecchi all'anno. Bisogna dire che su detta somma il Giappone entra da solo con un aumento di 58.000 apparecchi per anno.

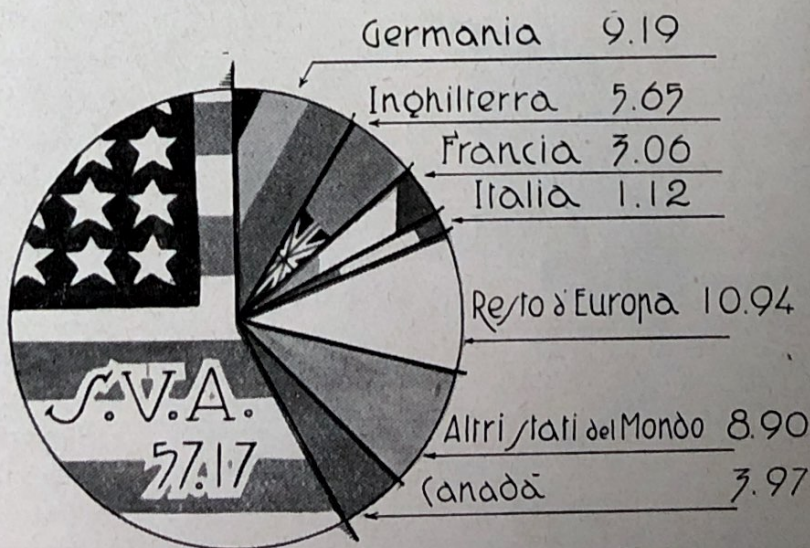
Tra le grandi città meritano di essere segnate:

Tokio	con	una	densità	di	4,4	per	100	abitanti
Kjoto	»	»	»	»	4,2	»	»	»
Osaka	»	»	»	»	4,1	»	»	»
Shangai	»	»	»	»	3,0	»	»	»
Honkong	»	»	»	»	2,4	»	»	»

In Asia, più che altrove, lo sviluppo della telefonia trova forse tuttora un grave ostacolo nel molteplice numero di dialetti esistenti.

Nelle Indie Britanniche per esempio, il numero dei posti telefonici è di appena 57.000, con una densità di 0,02 per 100 abitanti. Così pure nella Cina abbiamo un totale di 153 mila apparecchi con una densità di 0,03%. La densità telefonica delle Indie e della Cina sono le più piccole del mondo. La densità dell'Asia, del resto, è di 0,1%, e quella del Giappone 1,4 per cento abitanti.

La densità telefonica delle seguenti regioni dell'*Oceania* è assai interessante:

Nuova Zelanda	10,2
Australia	8,1
Hawaï	6,6

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEL NUMERO DEI POSTI TELEFONICI ESISTENTI NEL MONDO NELL'ANNO 1931.

Nelle grandi città del Nuovo Continente la densità telefonica risulta più alta in confronto di molte città europee. Citiamo le più importanti:

Honolulu	12,4
Aukland	10,5
Adelaide	9,4
Melbourne	9,4
Sidney	9,1
Brisbane	7,9
Manilla	4,5

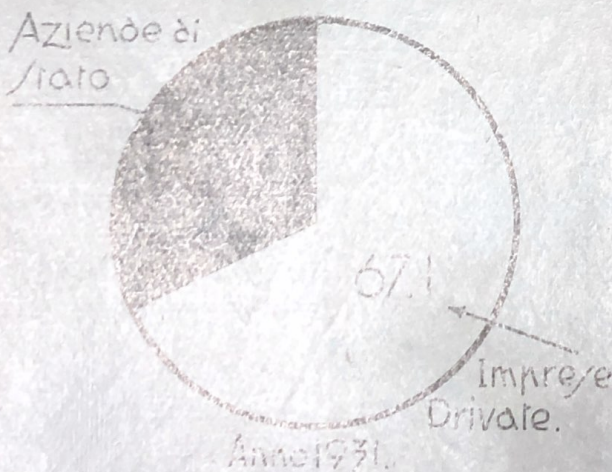
Il progresso telefonico dell'Oceania in questi ultimi dieci anni è stato di circa 112%, con un aumento medio di circa 42 mila apparecchi ogni anno.

Nell'*America del Sud,* come nell'America del *Nord,* lo sviluppo degli impianti telefonici devesi quasi totalmente alle Società private, mentre negli altri continenti, per i Servizi telefonici prevalgono le Aziende di Stato.

Nell'America del Sud, durante il periodo 1921-31, l'aumento del numero di posti telefonici è stato di 332.875, ossia del 116%, ciò che corrisponde ad un aumento medio di 32.200 apparecchi all'anno.

Gli Stati che hanno preso parte preponderante a questo sviluppo sono l'Argentina, il Brasile e la Colombia. Alla Repubblica Argentina spetta più della metà del progresso telefonico totale dell'America del Sud. L'Argentina ha raddoppiato la sua densità telefonica passando da 1,3 a 2,6 telefoni per cento abitanti.

Tra le grandi città si distinguono per densità telefonica: Buenos-Aires con 6,6%, e Rio de Janeiro con 2,9%.

Come l'Inghilterra ha favorito lo sviluppo della radiotelegrafia nei suoi primi passi, così possiamo dire che l'*America del Nord* è stata, ed è tuttora, la culla della telefonia mondiale.

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEI SERVIZI TELEFONICI NEL MONDO GESTITI DALLE AZIENDE DI STATO E DA IMPRESE PRIVATE.

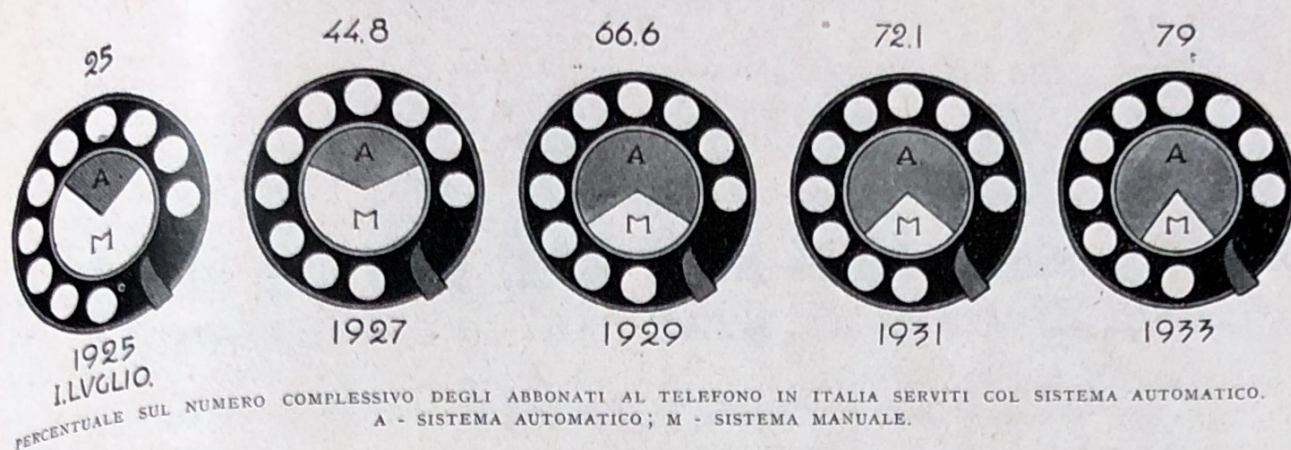
Se dopo la sentenza emessa dalla Corte Suprema degli Stati Uniti, nel 1888, per la quale tutto il mondo seppe che il « Telefono Bell doveva chiamarsi Telefono Meucci », nessuno ha più potuto contestare che anche l'invenzione del telefono sia una gloria italiana — infatti dal clamoroso processo del 1888, è risultato che il primo rudimentale apparato telefonico venne costruito nel 1849, dal fiorentino Antonio Meucci, macchinista in un teatro di Cuba — effettivamente il primo telefono completo di ogni sua parte fu presentato e brevettato nel 1876, dal prof. Alessandro Graham Bell. L'anno successivo alla Esposizione di Filadelfia, il telefono ebbe una accoglienza così trionfale ed immediata, da permettere nel giro di pochissimi anni, lo sviluppo di una grande, colossale industria americana.

Nell'America del Nord nacque pure, e rapidamente si diffuse, il telefono automatico inventato da Sir Strowger ed introdotto, a Chicago, dalla Compagnia Americana « Autelco » nel mese di giugno 1889. Fu poi perfezionato dalla « Siemens » nel 1909, e dalla « Western », con altro sistema, nel 1914.

Gli Stati Uniti, primi per epoca e per quantità di impianti telefonici, posseggono attualmente circa 21 milioni di posti telefonici, con una densità di 16,5% e con un aumento medio di circa 700.000 apparecchi per ogni anno.

Nel mese di gennaio 1927 gli Stati Uniti d'America avevano collegamenti telefonici soltanto con il Canadà, con Cuba e con la frontiera Messicana. Oggi, invece, ogni telefono degli Stati Uniti può essere collegato con 32 milioni e 200 mila apparecchi, su un totale di 35 milioni e mezzo di telefoni esistenti in tutto il mondo.

Questo enorme sviluppo di collegamenti telefonici è stato reso possibile dai recenti progressi della tecnica relativi alle costruzioni delle reti telefoniche sotterranee e sottomarine, mentre d'altro lato è stato certamente favorito dal sorgere di numerose stazioni di radiotrasmissioni telefoniche, a cui dette reti di carattere internazionale si allacciano collegandosi tra loro. E poichè la maggior parte di queste reti internazionali si sta già costruendo, si può ritenere ormai assai prossimo

PERCENTUALE SUL NUMERO COMPLESSIVO DEGLI ABBONATI AL TELEFONO IN ITALIA SERVITI COL SISTEMA AUTOMATICO.
A - SISTEMA AUTOMATICO; M - SISTEMA MANUALE.

il pratico raggiungimento di un servizio telefonico completo attorno al globo con centro negli Stati Uniti d'America.

Nelle statistiche mondiali di telefonia, il Canadà occupa il secondo posto, avendo una densità di 14,2 apparecchi per ogni cento abitanti.

Recentemente, a cura della « Hudson Bay Company », il telefono compie il suo civile impiego fin nelle parti estreme del Canadà, ricche di vaste zone minerarie argentifere e di giacimenti da cui si estrae il *radium*, giacimenti che si trovano nelle vicinanze del lago del Grande Orso, in prossimità del circolo Polare Artico. Le regioni polari del Canadà che occupano una superficie quasi eguale a quella dell'Europa, sono popolate di appena 5000 abitanti tra canadesi ed esquimesi.

Durante i quattro mesi di pieno inverno, le condizioni atmosferiche rendono quasi impossibili i lavori nelle miniere, perchè le tempeste di neve ed i banchi di nebbia sono frequentissimi. Durante l'estate invece, il sole brilla tutto il giorno e le condizioni atmosferiche si rendono generalmente buone.

Il rapido progresso di questi ultimi anni in dette zone minerarie devesi anche e soprattutto alla recente istituzione di un adeguato servizio di comunicazioni aeree per il trasporto di passeggeri, viveri e merci d'ogni specie, escluse quelle molto pesanti, che vengono trasportate per via di terra o mare.

Le basi principali per il servizio di aviazione sono Edmonton e Fort Murray in Alberta. Prima dell'impiego del mezzo aereo, i lavori nelle zone minerarie erano di scarsissimo rendimento per la difficoltà di portare sul posto personale tecnico specializzato, dato il lungo tempo occorrente per il viaggio. Con l'aeroplano, invece, una squadra intera di persone può essere lasciata in un determinato luogo durante l'estate, con i viveri e gli equipaggiamenti, e poi ripresa in autunno.

Fra tutti gli Stati del mondo, il Canadà sta in testa alla classifica nei riguardi dell'aumento della densità telefonica. Infatti, confrontando le statistiche complete del 1921 e del 1931, si ha:

Stati	Densità 1921	Densità 1931	Aumento
Canadà	9,8	14,0	4,2
Stati Uniti . . .	12,4	16,4	4,0
Svizzera	3,8	7,3	3,5
Belgio	0,8	3,6	2,8
Inghilterra . . .	2,1	4,3	2,2
Danimarca . . .	7,7	9,9	2,2
Finlandia . . .	1,3	3,5	2,2
Svezia	6,6	8,7	2,1
Germania . . .	3,0	5,0	2,0
Norvegia	5,0	6,7	1,7
Olanda	2,4	3,9	1,5
Francia	1,4	2,8	1,4
Austria	2,2	3,4	1,2
Spagna - . . .	0,3	1,0	0,7
Italia	0,3	0,9	0,6
Jugoslavia .	0,1	0,5	0,4
Romania . . .	0,1	0,3	0,2
Bulgaria . . .	0,1	0,3	0,2
Grecia . . .	0,1	0,2	0,1
Russia	0,2	0,2	—

Nei dieci anni considerati, il Canadà ha avuto uno sviluppo annuale di 85.626 posti telefonici, il Messico di 4.727 e l'America Centrale di appena 932.

In *Europa*, nello stesso periodo di tempo troviamo che la Germania, l'Inghilterra, la Francia e la Svezia conservano il loro posto, nello stesso ordine in cui sono state scritte. L'Italia, invece, dall'undicesimo posto passa al quinto, mentre la Danimarca dal 5° posto fa due passi indietro e va al 7°. La Russia, con un numero complessivo di 377.586 posti telefonici, si piazza al 6° posto della classifica europea. I Paesi Bassi, la Svizzera e l'Austria passano rispettivamente, guadagnando un posto cadauna, all'8°, 9° e 11° posto. Il Belgio passa dal 15° al 10° e la Spagna dal 14° al 12° posto nella classifica.

Complessivamente in Europa, l' aumento del numero dei telefoni è stato di 5.299.616, pari al 100,2% vale a dire, un aumento me-

TARIFFE TELEFONICHE NEL MONDO IN LIRE ITALIANE, QUOTA DI ABBONAMENTO DI UN PRIVATO DI UNA GRANDE CITTÀ CHE EFFETTUA UNA MEDIA DI DIECI COMUNICAZIONI AL GIORNO

dio annuale di mezzo milione di apparecchi.

Fra le grandi città europee, telefonicamente più progredite, la città di Stoccolma sta a capolinea, con una densità di 30,5 apparecchi per 100 abitanti, mentre quella di New York è di 28,4; quella di Washington 32,7; di San Francisco 40,8, che è la più alta densità telefonica del mondo. (1).

In queste grandi città si nota subito la mancanza dell'impianto telefonico presso una famiglia, come da noi si noterebbe la mancanza dell'impianto elettrico d'illuminazione. Il telefono diventa quivi infatti una necessità di vita, non solo negli uffici, negli stabilimenti, ecc., ma anche nelle famiglie.

Tenuto conto dell'aumento e dello sviluppo degli impianti, la densità telefonica dell'Europa non è tuttavia di molto aumentata, essendo passata da 1,2 a 2%.

Prima del 1925 la densità telefonica in Italia era di appena 0,3%; oggi invece tale densità è (1933) salita a 0,92%. La qual cosa significa che, in così breve periodo di tempo, il numero dei telefoni e quindi degli abbonati, si è triplicato. Ma il grande progresso della telefonia in Italia sotto l'impulso del Regime Fascista non consiste solo in questo, cioè nel numero, che è poi tuttora relativamente basso, ma nella modernità degli impianti e della grande rete attualmente in corso di esecuzione.

Infatti, per contratto, i lavori dovranno essere ultimati durante l'anno 1935. Questa moderna rete telefonica per le comunicazioni nazionali ed internazionali, che attraverserà tutta la Penisola in cavo sotterraneo, e lo stretto di Messina in cavi sottomarini, dovrà assicurare un servizio assolutamente di prim'ordine, sia per qualità di trasmissione, sia per qualità di circuiti, dovendo tenere previdente conto dei futuri immancabili sviluppi.

Al riguardo, S. E. il Ministro Ciano, a cui si deve la realizzazione di così importante e vasto lavoro, disse alla Camera dei Deputati:

« Il progresso e sviluppo delle comunicazioni telefoniche urbane è adeguato all'importanza che assumerà la grande rete interurbana di cavi sotterranei, per la quale lo Stato sta facendo il massimo sforzo, impegnandovi forti energie e vistosi capitali. È un lavoro che richiederà del tempo e che risolverà definitivamente il problema delle comunicazioni telefoniche a grande distanza nel nostro Paese ».

L'Italia, in dieci anni, non solo è passata al 5° posto fra le Nazioni Europee, ma la statistica riflettente lo sviluppo del servizio telefonico automatico moderno, la porta in testa a tutte le Nazioni del mondo, perchè su 100 telefoni esistenti 79 sono automatici.

La Germania che in materia di telefonia è la Nazione più progredita d'Europa e la prima ad introdurre il telefono automatico in Europa, ha una percentuale di 40 telefoni automatici su 100 esistenti. Vengono poi il Cile 40%; il Belgio 39%; l'Argentina 39%; l'Australia 33%; la Norvegia 30%; la Svizzera 29%; gli Stati Uniti 22%; l'Inghilterra 19%; Giappone, Francia, Polonia, Brasile 10%; la Russia 4%.

Un lato curioso della statistica ci mostra però come l'italiano, che per primo ha avuto l'idea del telefono, ami poco detto apparecchio: si direbbe quasi che lo fugga, perchè risulta che ne fa un uso limitatissimo. Infatti, per quanto riguarda il traffico telefonico,

---

(1) Una statistica del numero di telefoni per ogni 100 abitanti, limitata alle grandi città europee e riferentesi all'anno 1931, dà i seguenti risultati: Stoccolma 30,5; Oslo 18,1; Copenaghen 17,3; Zurigo 17,1; Ginevra 15,4; Parigi 12,5; Berlino 11,9; Amburgo 10,9; Monaco 10,4; Colonia 9,5; Bruxelles 9,2; Londra 8,7; Vienna 7,4; Milano 6,7; Budapest 6,1; Danzica 5,7; Manchester 5,5; Liverpool 4,7; Varsavia 4,7; Roma 4,5; Madrid 4,3; Riga 4,3; Dublino 4,2; Barcellona 3,9; Genova 3,6; Marsiglia 3,6; Leningrado 3,4; Mosca 2,9; Napoli 1,9; Odessa 1,1.

l'Italia figura con una media di circa 16 richieste di comunicazioni telefoniche per abitante ogni anno; la Francia figura invece con 20; il Belgio e la Spagna con 27; l'Inghilterra con 33; la Germania con 39; l'Olanda con 62; l'Austria con 81; la Svezia con 132; la Danimarca con 151. Infine la densità del traffico interurbano, (1932) rapportata a 100 abitanti, è di 29 per l'Italia Meridionale; 78,57 per l'Italia Centrale e 104-133 per l'Italia Settentrionale.

Gli Italiani che fanno maggior uso del telefono sono i Piemontesi, i Lombardi ed i Veneti.

Da quanto si è detto avanti, si scorge chiaramente come lungo sia tuttora il cammino da percorrere e quale sia il campo di sviluppo che ancora possono avere i servizi telefonici in Italia.

« Bisogna riflettere che tra lo Stato e le Società Concessionarie sono stati impiegati circa tre miliardi di lire nelle nuove reti telefoniche », diceva S. E. Ciano alla Camera nel maggio 1933.

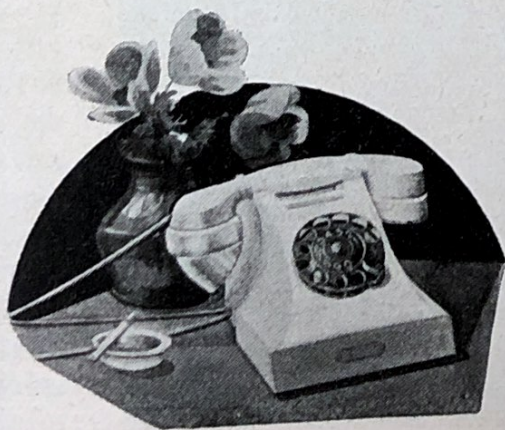
Il telefono è una necessità nazionale e non si sarebbero spesi 3 miliardi nel giro di pochi anni, se il telefono fosse stato soltanto un oggetto di lusso.

Di qui nasce il dovere per il costruttore e per l'architetto moderno di non trascurare gli impianti telefonici durante lo studio dei progetti, allo stesso modo come egli non trascura gli impianti di luce, di forza motrice, di riscaldamento, aereazione, ecc. E ciò non solo nelle grandi costruzioni destinate ad Uffici pubblici, aziende, banche e stabilimenti, ma anche negli edifici ad uso di abitazioni d'affitto, perchè il telefono non può più considerarsi un oggetto di lusso, come per il passato, bensì un elemento indispensabile di vita sociale che deve esistere anche nelle case più modeste.

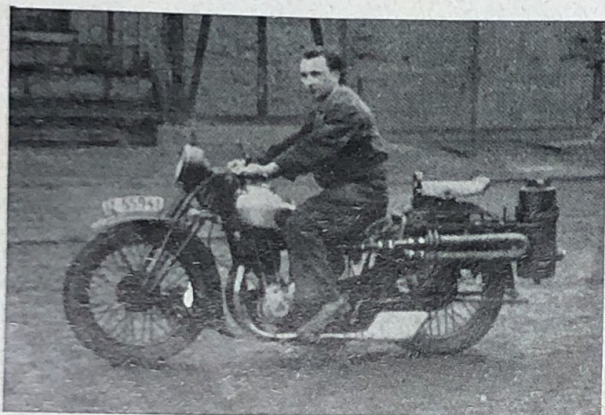
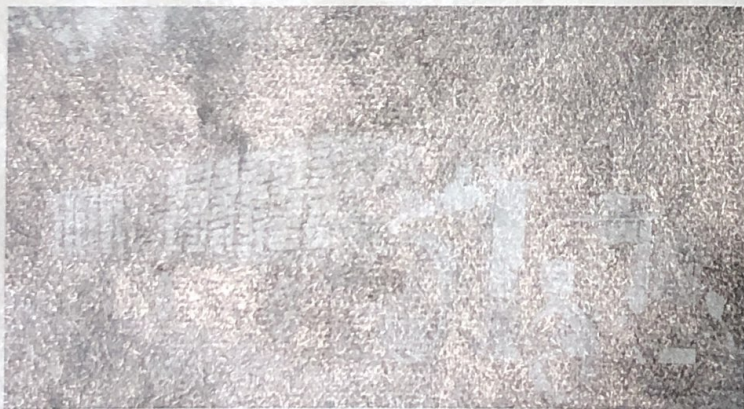
Il costruttore dovrebbe quindi prevedere le opportune tubazioni per le linee telefoniche per tutto lo stabile, a cominciare dai sotterranei, fino agli ultimi piani, in modo da evitare, anche per igiene e per comodità, quello che si verifica oggi in molti palazzi signorili e popolari, nei quali si trova un solo telefono, in portineria, da servire per 200-250 inquilini.

Queste considerazioni, se da un lato ci hanno fatto oltrepassare i limiti principali dell'argomento, servono però a condurci ad un ultimo sguardo mondiale assai interessante, e cioè, quello delle tariffe. Basta consultare la statistica dell'Associazione Nazionale Fascista dei Concessionari Telefonici (Anno X) per constatare quanto sia errata la supposizione di molti, i quali credono che l'abbonamento al telefono in Italia sia molto costoso. Viceversa, anche nel buon mercato telefonico l'Italia si trova all'avanguardia e non si capisce come possa sussistere ancora quel vecchio errato criterio.

Risulta infatti che la tariffa di abbonamento di un privato di una grande città che effettui una media di 10 comunicazioni al giorno, è di L. 575 in Italia; di L. 576 in Francia; di L. 793 in Spagna; di L. 1282 in Svezia; di L. 1368 in Svizzera; di L. 1431,36 in Norvegia; di L. 1482 in Danimarca; di L. 1948,25 in Inghilterra; di L. 2182,5 in Germania; di L. 2748,38 negli Stati Uniti d'America.

MARIO CAMBRIA.

RECENTI PROGRESSI DEL GASSOGENO A LEGNA

Nel numero di luglio dello scorso anno de « Le Vie d'Italia » abbiamo passato in rassegna, con larga copia di materiale documentario, le realizzazioni ottenute a tale data, in Italia ed all'Estero, in materia di gassogeni per motori a scoppio. Autocarri pesanti e leggeri, autobus, automobili da turismo e da sport, trattori agricoli ed industriali, locomobili e locotrattori rappresentavano i vari settori esplorati nel campo della autotrazione terrestre, mentre non mancavano esempi di riuscite applicazioni del gassogeno a vaporetti per navigazione lagunare, a rimorchiatori fluviali, a motoscafi per crociere costiere e perfino a idroscivolanti per trasporti coloniali.

AUTOMOTRICE DELLA « BROHLTALBAHN » CON MOTORE DA 150 C. V., ALIMENTATO DA UN GASSOGENO A LEGNA.

MOTOCICLETTA DA 3,5 C. V., ALIMENTATA DA UN GASSOGENO IMBERT A LEGNA.

TRASPORTO DI LEGNAME (31 MC.) A MEZZO DI UN TRATTORE KOMNICK DA 60 C. V. MUNITO DI GASSOGENO A LEGNA.

Gli apparecchi illustrati erano però tutti quanti destinati ad utilizzare come combustibile il carbone (di legna, oppure minerale): tendenza tecnica tuttora prevalente nei Paesi che furono i pionieri della trazione a gassogeno, ed esclusivamente seguita in Italia, dove i tre tipi di gassogeno finora costruiti (« Dux », « Nostrum » e « Italia ») sono stati appunto studiati per il funzionamento con carbone di legna.

Dal 1932 in poi si notano tuttavia, nel campo tecnico internazionale, due fatti importanti. Il primo è dato da una marcata stasi, anzi da un deciso regresso, dell'autotrazione civile a gassogeno in Francia e nel Belgio e da un parallelo, notevolissimo sviluppo della stessa in Austria, Svizzera, Germania e negli Stati baltici. L'altro consiste nella sempre maggiore diffusione che in questi ultimi Paesi va assumendo l'impiego dei gassogeni a legna, nei confronti di quelli a carbone. La cosa è spiegabile, data la necessità, ivi più che altrove imperiosa, di poter sfruttare direttamente, senza costose operazioni di trasformazione, gli enormi quantitativi di residui e scarti legnosi che rimarrebbero altrimenti inutilizzati. D'altra parte la tecnica costruttiva è ormai così progredita che gli odierni gassogeni a legna sono in grado di fornire al motore un gas perfettamente depurato e tale da assicurare un funzionamento del tutto regolare e privo di inconvenienti. Tali sono, ad esempio, i noti tipi

Sagam, Deutz, Imbert, Oberbexbach, ecc.

Già abbiamo messo in evidenza altrove (1) gli interessanti risultati degli studi e delle prove applicative fatti in Austria, su autocarri muniti di gassogeni Kromag-Sagam, a cura e per iniziativa del Consiglio Austriaco dell'Economia e della « Associazione Austriaca fra Proprietari di Autoveicoli Utilitari ».

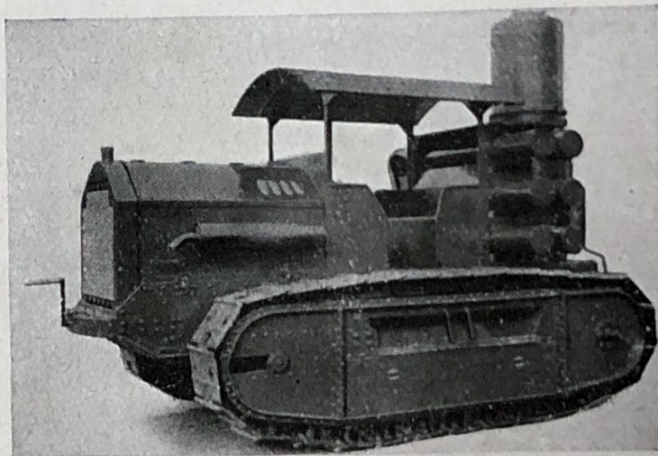
Anche più intenso è il lavoro che in questa materia si è compiuto e si sta compiendo in Germania, con quella operosità metodica, tenace, e soprattutto, silenziosa, che è caratteristica del popolo tedesco. I risultati finora ottenuti si possono considerare come degni della massima attenzione, tanto dal lato numerico (vi sono in funzione centinaia di automezzi pesanti — autocarri ed autobus — alimentati a gassogeno) quanto da quello tecnico. Il gassogeno infatti vi ha, per così dire esaurita tutta la gamma delle sue possibilità applicative: da quelle che presentano un reale interesse dal punto di vista della convenienza economica, a quelle che forniscono soltanto una documentazione della perfezione alla quale è oggi pervenuta la tecnica costruttiva.

Restando, per ora, nel campo della autotrazione terrestre, osserviamo anzitutto come si sia oggi pervenuti ad alimentare con gassogeni a legna motori di grande potenza: ad es. quelli da 130 C. V. dei grossi autocarri Vomag, quelli da 150 C. V. di alcune automotrici della Brchltalbahn e degli autocarri M.A.N. capaci di trasportare, con rimorchio, un carico utile di ben 22 tonnellate. E, per converso, a costruire un minuscolo gassogeno atto ad alimentare una motocicletta da 3,5 C. V.! Un campo molto adatto alla applicazione del gassogeno è, ovviamente quello del trasporto di materiali di scarso valore unitario o di materiali di rifiuto: la città di Colonia ha risolto con esso il problema del trasporto delle immondizie. Altrettanto logica è la soluzione di un trasporto di legname in foresta, effettuato utilizzando per l'alimentazione del gassogeno gli scarti del legname stesso. Un trattore a cingoli Hanomag, da 50 C. V., ed un trattore stradale Bussing-NAG della stessa potenza completano la serie delle più recenti applicazioni tedesche.

Ci è sembrato pertanto opportuno richiamare l'attenzione dei tecnici italiani e delle Case costruttrici sulle interessanti possibilità tecniche ed economiche che il gassogeno a legna potrebbe oggi presentare anche per il nostro Paese.

Testo e illustr. di

S. de CAPITANI.

TRATTORE KOMNICK DA 60 C. V. MUNITO DI GASSOGENO A LEGNA.

TRATTORE A CINGOLI HANOMAG DA 50 C. V. MUNITO DI GASSOGENO A LEGNA.

IL TRASPORTO DELLA SPAZZATURA DELLA CITTÀ DI COLONIA VIENE FATTO A MEZZO DI CARRI METALLICI TRAINATI DA TRATTORI NAG DA 80 C. V. ALIMENTATI DA GASSOGENI A LEGNA.

(1) Cfr. « *L'Energia Termica* », Milano, gennaio, 1934-XII, pp. 24-25.

ENTE NAZIONALE ENIT INDVSTRIE TVRISTICHE

Le più recenti pubblicazioni dell'ENIT.

Fra le più recenti pubblicazioni edite dall'ENIT in collaborazione con le FF. SS. segnaliamo le seguenti:

Inverno e Primavera in Italia - dépliant, nelle edizioni inglese, francese e tedesca;

Roma - dépliant, ediz. inglese, francese, tedesca, olandese, portoghese, cecoslovacca;

Chateaubriand in Italia - edizione francese;

Sicilia - dépliant, nelle edizioni inglese, francese, tedesca;

Il Parco Nazionale d'Abruzzo - ediz. franc.;

Il Parco Nazionale del Gran Paradiso - edizione francese;

Luoghi Balneari d'Italia - edizioni in lingua tedesca e in lingua inglese, sulla scorta della pubblicazione del T. C. I. « Guida Pratica ai Luoghi di Soggiorno e di Cura »;

Al Paese di Gabriele d'Annunzio, testo di Gabriel Faure, illustrazione di Michele Cascella (edizione francese);

Informazioni per i viaggiatori in Italia, già edito in francese, inglese e tedesco; esce ora l'edizione spagnuola;

Le eccezionali riduzioni di tariffe per recarsi in Italia - dépliant, in lingua inglese, francese e tedesca.

Sono usciti inoltre gli estratti della prima edizione dell'« *Annuario degli Alberghi in Italia 1934* » che andranno a formare il volume, di cui l'ENIT cura la pubblicazione, in unione alla Federazione Fascista Alberghi e Turismo.

I programmi dei Corsi per Stranieri in Italia nel 1934.

L'Istituto Interuniversitario Italiano e l'ENIT hanno curato anche quest'anno la pubblicazione del volume contenente i programmi dei vari corsi per stranieri, che si svolgono nel 1934 nelle seguenti città: a Firenze (15 dicembre 1933-10 marzo 1934; 15 marzo-10 giugno; 14 luglio-28 agosto); a Siena (14 gennaio-18 marzo, 15 luglio-2 settembre; 3 luglio-9 settembre, Accademia musicale); a Ravenna (21 aprile-4 maggio); a Roma (10-31 maggio; 5 luglio-29 agosto), a Faenza (24 giugno-8 luglio), a Perugia (luglio-ottobre); a Venezia (2-20 settembre).

Il volume in parola è stato edito nelle lingue francese, inglese e tedesca e viene inviato gratuitamente a chiunque ne faccia richiesta all'ENIT o alle sue Delegazioni e Uffici Informazioni all'estero o all'I.I.I. (Via delle Tre Pile, 1, Roma).

Il volume inoltre si trova in distribuzione gratuita presso le seguenti Agenzie di Turismo in Italia e all'estero: American Express Company; Compagnia Italiana Turismo (CIT); M. E. R. (Mitteleuropäische Reisebüro); Wagons-Lits - Cook and Thos. Cook L. Son.

Il Turismo Italiano alla Fiera di Lipsia.

A cura dell'ENIT verrà allestita una mostra di diapositive luminose e di altro materiale turistico, illustrante le varie e molteplici attrattive del nostro Paese, le città d'arte, i monumenti, i paesaggi, le stazioni di cura, soggiorno e turismo. L'ENIT ha inoltre bandito, anche quest'anno, tra i visitatori della Mostra stessa, un concorso d'interesse turistico. Verranno messi in palio due biglietti ferroviari di 1ª classe per un viaggio in Italia, offerti dalla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Proiezioni di Propaganda Turistica Italiana a Singapore.

Per iniziativa del Commissario per il Turismo, alcune pellicole di propaganda turistica sono state proiettate con vivo successo nel *Teatro Capital* di Singapore. Alla proiezione, durante la quale sono passate sullo schermo magnifiche vedute di Roma, di Napoli, di Venezia, del Lido, di Rodi, ecc., hanno assistito circa duemila persone, tra le quali si notavano le Autorità locali, i rappresentanti della stampa, i dirigenti delle principali Agenzie di viaggi, della Società di navigazione.

Come risulta dalle relazioni dei giornali locali, le cinematografie di soggetto italiano hanno avuto un successo assai lusinghiero.

Ufficio d'informazioni ENIT a Buenos Aires.

L'Ambasciatore d'Italia, Arlotta, ha inaugurato a Buenos Aires il nuovo Ufficio informazioni istituito dall'ENIT, ufficio che — come gli altri che già funzionano a New York, Londra, Vienna, Parigi, Praga e Amsterdam — ha il compito di svolgere opera di propaganda turistica a favore dell'Italia. Dall'attività dell'ufficio esula ogni carattere commerciale, essendo esso preposto alla sola azione propagandistica e informativa.

Alla cerimonia hanno partecipato numerose personalità della colonia italiana ed argentina, dando così alla inaugurazione l'impronta di una nuova manifestazione di amicizia fra le due Nazioni latine.

Nell'occasione, l'Ambasciatore Arlotta ha inviato a S. E. Suvich, Sottosegretario agli Affari Esteri e Commissario per il Turismo, un caldo telegramma di saluto.

VITA DEL TOURING

L'Ing. Bertarelli Vice Presidente del Touring.

Da 40 anni, cioè dalla Fondazione del T. C. I., Federico Guasti, notaio principe di Milano, è membro del Consiglio del Touring: prima per tre anni come Sindaco, poi con la carica di Consigliere; in questi ultimi otto anni ne è stato il Vice Presidente, e con quanto zelo e con quanta competenza abbia esercitato l'ufficio, che come tutti gli uffici nel Touring non è una sinecura, ben lo sanno i Colleghi e particolarmente chi lo ha avuto più vicino nel quotidiano ministero.

Ora, quando l'Avv. Guasti si accorse che i suoi cresciuti impegni professionali e la sempre più complessa vita del Touring richiedevano una disponibilità di tempo superiore anche alla febbrile e diremmo giovanile sua attività, non si staccò dal Touring, perchè troppo forti sono i vincoli di affetto che lo legano all'Istituzione, ma volle limitata la sua partecipazione a quella, già cospicua, di Membro della Direzione e del Consiglio. E la Direzione e il Consiglio non si opposero con quelle insistenze che sono troppo spesso una consuetudine puramente formale, ben sapendo che il proposito maturato dal valoroso Collega già aveva dovuto vincere fortissime resistenze nell'animo suo: ma gli espressero con intima commozione la gratitudine per quello che egli aveva operato a beneficio del Touring, la convinzione che, indipendentemente dal grado rivestito, egli ci avrebbe dato sempre un magnifico contributo di saggezza, di consumata esperienza, di inestinguibile affetto.

L'ufficio di Vice Presidente passa, per unanime voto del Consiglio, all'Ing. Mario Bertarelli. Egli non può vantare un'anzianità di carica quale è quella del Collega che sostituisce, anche perchè sensibilmente meno anziano di età. Ma pur non appartenendo ufficialmente se non da otto anni (cioè dalla morte del padre, L. V. Bertarelli), al Consiglio del Touring, egli ha vissuto la vita del Sodalizio si può dire giorno per giorno nell'intimità della famiglia, testimonio quotidiano della completa dedizione di se stesso che il suo illustre Genitore aveva fatto all'Ente, che in Lui riconosce il massimo Autore della sua grandezza. E ben se ne avvidero i Colleghi quando al suo primo ingresso nel Consiglio e nella Direzione lo trovarono perfettamente a giorno di ogni attività sociale. Ove a questo si aggiunga la seria e svariata coltura dell'Ing. Bertarelli, la tendenza ad approfondire l'esame di ogni problema sottoposto al suo giudizio, l'esperienza ordinatrice di una grande industria, ben si comprenderà la concorde designazione, la piena fiducia che il Consiglio gli dimostrò chiamandolo alla Vicepresidenza.

Il Codice della Strada, i cartelli di segnalazione e gli studi del nostro Sodalizio.

Il 14 gennaio del corrente anno è entrato in vigore il R. Decreto 8 dicembre 1933, N. 1470 (di cui parliamo in altra parte della Rivista), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 30 dicembre 1933, che fissa le nuove norme per la tutela delle strade e per la circolazione. Fra queste norme, quelle inserite agli art. 23, 26 e 27 (e, implicitamente nell'art. 24), riguardano specificatamente le segnalazioni stradali.

In base all'art. 23 (ultimo capoverso), è resa *obbligatoria* per i Comuni l'apposizione di cartelli o di iscrizioni murali, facilmente visibili, indicanti il nome dell'abitato (Comune o Frazione) attraversato dalle strade di maggiore traffico. Tali cartelli o iscrizioni vanno messi alle estremità di ogni abitato, per modo che l'automobilista che sta per entrarvi possa conoscerne il nome.

Il provvedimento preso dal nostro Governo è degno del più vivo plauso perchè risponde ad una sentita necessità. La circolazione, soprattutto automobilistica, è diventata intensissima. Occorre in tutti i modi renderla sempre più agevole, soprattutto ora che le macchine sono diventate sempre più veloci e che la diffusione presa dagli autotrasporti fa sì che il traffico si svolga quasi con la stessa intensità d'estate come d'inverno, così di giorno come di notte.

La segnalazione del nome degli abitati, ancora molto incompleta, è rimasta però finora alquanto insufficiente per ciò che riguarda le ore notturne.

E' ben vero che da tempo si trovano in commercio apparecchi riflettenti che diventano luminosi di notte, quando sono investiti dalla luce dei fari delle automobili; ma l'applicazione di essi su vasta scala si è presentata difficile soprattutto per ragioni economiche, perchè detti apparecchi «catarifrangenti», essendo esclusivamente di concezione e di origine estera, avevano un costo elevato che ne rendeva molto onerosa l'applicazione.

E' doveroso dichiarare che fu la tanto benemerita Azienda Statale della Strada a riconoscere in pieno la necessità della segnalazione notturna; ed essa, come già venne annunciato su queste colonne (1), si valse dell'opera del Touring per provvedere — con

(1) Vedi fascicolo di maggio 1933, pag. 329.

grande soddisfazione degli automobilisti — le sue belle strade rinnovate e da tutto il mondo invidiate, di segnalazioni di pericolo provviste di detti apparecchi a riflessione.

L'onere determinato dall'applicazione di apparecchi di origine straniera indusse il nostro Ufficio Tecnico ad ideare e a costruire degli apparecchi da noi brevettati, che non solo hanno un potere di riflessione molto forte e certamente non inferiore, a parità di diametro utile, a quello di apparecchi di origine estera, ma offrono inoltre il notevole vantaggio di conservare integro, anche col passare degli anni, tutto il loro potere riflettente, mentre hanno un costo veramente modesto e perciò suscettibile di permettere la più larga e varia applicazione.

Le iscrizioni e i cartelli catarifrangenti studiati dal Touring sono visibilissimi anche nelle ore notturne.

Il Touring confida che i risultati raggiunti, frutto del grande amore e della lunga esperienza che il Sodalizio vanta in materia (non si dimentichi che il Touring fu il primo ad occuparsi di segnalazioni stradali e che complessivamente dal dopoguerra ad oggi ha impiantato circa 150.000 cartelli indicatori), possano dare un nuovo grande impulso al perfezionamento delle segnalazioni stradali e mettere il nostro Paese all'avanguardia anche in questo campo.

Si pensi quale beneficio potranno rappresentare per la circolazione e pel turismo le segnalazioni quando tutti i cartelli di pericolo, di direzione, e quelli che annunciano il nome di un comune, siano perfettamente visibili, tanto di giorno quanto di notte.

Non sembri un'utopia il perseguire il raggiungimento di un programma del genere. Oggi ci viene in soccorso il legislatore, e le realizzazioni non dovrebbero essere difficili. I Comuni, ad esempio, che debbono — come s'è detto più sopra — obbligatoriamente provvedere all'apposizione di cartelli o inscrizioni recanti il nome degli abitati, non dovrebbero lasciarsi sfuggire l'occasione di scegliere lettere o tabelle che siano leggibili anche di notte, tenendo presente a questo riguardo che — per il turista di passaggio — un Comune non segnalato passa ignorato.

Ma il cartello di segnalazione del nome di Comune, frazione, ecc., non rappresenta che un caso, per quanto importante, di cartello cui possono venire applicati apparecchi a riflessione. Vi sono ancora quelli di incrocio nelle strade di montagna, di interdizione di transito, di passaggio a livello, di biforcazione o incrocio di strade pubbliche, ognuno dei quali prevede l'applicazione obbligatoria di cartelli segnalatori; vi sono infiniti altri casi nei quali le segnalazioni di pericolo e di direzione non possono essere trascurate e devono essere anzi considerate come parte integrante dell'attrezzatura della strada. Non può infatti essere messo in dubbio il valido contributo che le segnalazioni hanno per il traffico degli automezzi.

Se fosse possibile fare una statistica degli incidenti stradali che sono stati evitati dai cartelli indicatori di pericolo, riteniamo che si giungerebbe a tali risultati, che gli Enti li considererebbero indispensabili. Del resto ogni automobilista, riandando con la mente ai suoi viaggi,

saprà quante volte ha evitato un pericolo per l'opportuno preavviso d'un cartello indicatore.

Il nostro Ufficio Tecnico si tiene pertanto a disposizione di tutti coloro (Comuni, Enti, Amministrazioni) che hanno governo di strade per offrire il frutto della propria esperienza.

NOTIZIE ED ECHI

TURISMO

Commento alla riforma della legge sulle stazioni di cura, soggiorno e turismo.

Di questa riforma si è scritto in diverso senso non appena se ne ebbe sentore: molti la considerarono necessaria per togliere di mezzo certe consacrazioni ufficiali che non hanno proprio ragione d'essere, altri se ne preoccuparono come di un pericolo incombente per la sorte di luoghi che, ancora modesti ed evidentemente manchevoli nei rispetti dell'urbanistica, potevan pure vantare elementi naturali, o un certo grado di organizzazione, o tradizioni tali da giustificarne l'avvenuta inclusione nei quadri ufficiali delle stazioni di cura, soggiorno e turismo.

Il R. D. legge 15 aprile 1926, fondamentale in materia, dovuto al « riconoscimento della necessità urgente ed assoluta di provvedere organicamente all'ordinamento amministrativo dei luoghi di cura », si informava in verità a larghezza di criteri per quanto concerne il riconoscimento delle qualità particolari di una stazione di cura, soggiorno e turismo.

Quel decreto infatti stabiliva che « i Comuni, le borgate o frazioni ed i gruppi di Comuni contermini o di loro frazioni, ai quali conferisce importanza essenziale nell'economia locale il concorso dei forestieri in tutte *o in alcune stagioni dell'anno* a scopo di cura, di soggiorno o di svago, potessero considerarsi, a tutti gli effetti del decreto stesso, come stazioni di cura, soggiorno e turismo ».

Il regolamento per l'applicazione del decreto ripetuto prevedeva bensì che dovessero, per ogni caso, fornirsi tutti gli elementi atti a dimostrare che il movimento dei forestieri a scopo di cura, soggiorno o svago, costituisse uno dei prevalenti fattori nell'economia locale, ma tale dimostrazione, riferita al conferimento di un elemento essenziale per l'economia locale in relazione anche solo a un periodo di *stagione*, diventava la cosa più facile del mondo come ognuno vede. Infatti non c'è luogo di villeggiatura nel quale — nei mesi estivi — il movimento dei forestieri non assuma di fatto prevalenza essenziale nella economia locale.

Ma, sia come si voglia, è certo che la interpretazione della disposizione surricordata ha dato luogo a concessione del riconoscimento ufficiale a soggiorni nei quali l'ospite non trova elementi di particolare agio o godimento, nè servizi pubblici che si discostino da quelli comuni ai più modesti agglomerati rurali, con lo svantaggio di dover subire un particolare regime tributario che la legge 1926 enuncia con le note voci di imposta di soggiorno o di cura, ed eventualmente di addizionali al prezzo normale dei trattenimenti o svaghi, senza dire del contributo speciale di cura che rappresenta un maggiore, sia pure lieve, onere a carico di coloro che, per l'esercizio di commerci, industrie, professioni ed uffici, traggono vantaggi speciali dalla esistenza della stazione di cura, soggiorno e turismo. Infine, sia pure con determinate cautele, i Comuni dichiarati luoghi di cura, soggiorno e turismo possono essere autorizzati ad applicare le imposte di consumo in base alle tariffe superiori alle normali, corrispondenti cioè alla classificazione dei Comuni secondo l'art. 95 della legge per la Finanza locale.

La particolare struttura o soprastruttura tributaria ha un obiettivo noto ed evidente: quello di assicurare mezzi per cui l'ambiente delle stazioni di cura possa assumere una migliore attrezzatura estetica o di pubblico servizio, adeguarsi insomma alle esigenze di una particolare funzione ospitale.

***

L'esperimento di qualche anno ha dimostrato che, malgrado le particolari provvidenze tributarie surricordate, non tutte le stazioni classificate hanno realizzato qualche sensibile miglioramento ambientale o nei pubblici servizi. E' logico che tale miglioramento si sia verificato solo per quelle di esse che, avendo raggiunto un cospicuo numero di ospiti, hanno, per via dei tributi speciali, realizzato mezzi sufficenti. Quanto alle altre, e sono parecchie, i cui proventi non raggiungono che qualche migliaio di lire annue, è ovvio che insignificanti segni di progresso urbano esse hanno potuto esibire. Da ciò, un po' alla volta, la opinione che non apparisse giustificato un riconoscimento ufficiale e ancor meno un gravame di tributi ai quali in pratica mancava per il contribuente alcun correspettivo sensibile. E, come conseguenza, la necessità di una riforma, avvertita dal Commissario per il turismo, che permettesse una revisione di quadri e una precisazione di requisiti minimi di risorse e di organizzazione ricettiva ed igienica locale per conservare il già conseguito titolo di stazioni di cura, soggiorno e turismo, o per ottenerlo.

I relatori sul disegno di legge al Parlamento (On. Giarratana per la Camera, On. Maioni per il Senato) hanno esordito esprimendo il concorde avviso che una stretta di freni dovesse ritenersi necessaria, proprio per assi-

curare il raggiungimento dei fini che il legislatore si è proposto elaborando la legge del 1926.

La riforma votata dal Parlamento tende anche a ciò, integrando la generica valutazione della influenza del movimento dei forestieri sulla economia locale (termine assolutamente elastico come abbiamo dimostrato) con una meditata elencazione di condizioni particolari di ordine finanziario, e inerenti ad un determinato sviluppo di attrezzatura dell'ambiente. In sostanza tale positivo concetto, inspirato a praticità e prudenza, si era affermato nella stessa relazione del Capo del Governo con la quale il progetto di legge si era presentato al Parlamento.

***

La riforma di cui ci occupiamo trova la sua sostanza più evidente ed interessante proprio nella determinazione degli accennati minimi requisiti e nel procedimento della applicazione caso per caso.

Entro un anno dall'entrata in vigore delle nuove disposizioni, si procederà ad una nuova classifica generale delle stazioni già riconosciute al fine di assegnarle, secondo la loro natura, a distinti gruppi (di cura, di soggiorno, di turismo). Si tratta di una differenziazione necessaria e logica in quanto, sino ad oggi, la dichiarazione di riconoscimento investiva qualsiasi luogo, per esempio una città d'arte, colla denominazione ufficiale di stazione di cura, soggiorno e turismo, malgrado la evidenza della specie prettamente turistica.

Nello stesso periodo di tempo si effettuerà ai fini della revoca eventuale del vigente riconoscimento, l'esame delle singole posizioni. E si considereranno non più idonee «quelle stazioni che, nell'ultimo triennio, non abbiano realizzato dai cespiti tributari consentiti un provento medio di lire ventimila per l'ultimo triennio, nonchè le altre che si trovino:

a) a non possedere alcun ambiente di ritrovo (teatri, cinematografi, campi di sport) e la cui attrezzatura alberghiera non raggiunga nel complesso (alberghi, pensioni, ville, camere mobiliate di affitto) la capacità di 300 letti;

b) a difettare di impianti igienico-sanitari (acquedotto, fognatura od altri impianti idonei per lo smaltimento dei materiali di rifiuto, macello e locale di isolamento per le malattie infettive), del servizio farmaceutico e dei servizi di vigilanza igienica e di polizia urbana;

c) a possedere (nel caso di stazioni di cura d'acque) stabilimenti di cura non autorizzati a norma di legge ed i cui impianti non presentino le speciali condizioni richieste dalle maggiori esigenze di una stazione di cura propriamente detta».

***

Si sono enunciate così le caratteristiche fondamentali per l'attribuzione e conservazione del titolo di stazione di cura, di soggiorno e di turismo, senza pregiudizio però della valutazione dell'elemento concorso dei forestieri ai fini dell'economia locale. Tali caratteristiche sono di portata piuttosto vasta e severa ed hanno dato luogo a preoccupazioni.

Ma, come è stato giustamente osservato dal Relatore in Senato, la riforma ha anche un sostanziale carattere stimolativo poichè, a temperarne gli effetti, il legislatore ammette che, in difetto di attrezzatura ricettiva ed igienico-sanitaria per alcuno degli elementi surricordati, il riconoscimento a nuovo possa essere consentito in via transitoria e di esperimento per un determinato periodo, purchè sia dimostrato che, coi proventi di legge, si assicureranno i finanziamenti necessari per provvedervi adeguatamente. Ecco il caso in cui non sarà mai raccomandato un sufficiente rigore.

Allo stesso modo, e per le stazioni già riconosciute, la cui attrezzatura ricettiva ed igienico sanitaria manifesti l'accennato difetto, il riconoscimento potrà essere prorogato in via transitoria per un quinquennio, salvo risoluzioni definitive alla scadenza qualora le amministrazioni interessate dimostrino che nel periodo anzidetto potranno integrare nel senso indicato i rispettivi servizi, ed assumano all'uopo preciso impegno mediante deliberazioni approvate a norma di legge.

Come ognuno vede, siamo in tema di mitigazioni che lasciano campo a molte possibilità di classifica per nuovi centri e di difesa del titolo acquisito per parecchi di quelli già classificati, ma che non escludono la eliminazione senza riparo per le stazioni che difettano di quel *minimum* di risorse finanziarie la cui necessità è evidente.

***

Le stazioni la cui classifica ufficiale è in pericolo, sono quelle che non potessero, nell'anno successivo alla promulgazione della legge dimostrare di aver raggiunto lire ventimila di entrate ordinarie come media dell'ultimo triennio.

Quante sono le stazioni attualmente riconosciute che andranno per tale ragione a trovarsi a malpartito? Forse non più di 30 sopra le 207 già classificate. A queste si dovranno aggiungere, man mano, quelle sottoposte al preveduto periodo di esperimento durante il quale esse non raggiungessero il preveduto organamento ricettivo ed igienico sanitario.

Ma potranno anche aver corso revoche di riconoscimenti di stazioni che non rispondano alle «necessità ed esigenze pertinenti alla loro particolare qualifica». E in questo caso giuocheranno evidentemente elementi discrezionali che potranno produrre sorprese. Poichè qualche luogo si potrà identificare (anche se attrezzato come vuole l'art. 1 della riforma), la cui natura non risponda alla *necessità ed esigenza di una differenziazione particolare*.

Ecco il caso nel quale avrà, rispetto alle revoche, una speciale importanza il parere del Commissario del turismo che ci sembra unico organo competente a giudicare di tale «esigenza e necessità» la quale va posta in

relazione ad elementi di valutazione intrinseci ed estrinseci di carattere squisitamente tecnico.

L'attuale stato dei quadri delle stazioni classificate non potrà, crediamo, subire variazioni molto importanti, ma è certo che la riforma testè adottata infrenerà la corsa alla classifica ufficiale e contribuirà a una assai raccomandabile gara dei centri meno attrezzati per raggiungere almeno quel minimo di organizzazione che il legislatore ha opportunamente contemplato.

A. M. REBUCCI.

Nuove facilitazioni per il turismo di crociera.

Per facilitare il desiderio di molti passeggeri di crociera, toccanti i porti italiani, di spingersi in località diverse da quelle dove ha fatto scalo la nave, ritornando poi ad imbarcarsi sul piroscafo, il Ministero dell'Interno, Direzione Generale della P. S., ha consentito l'esonero dall'obbligo del passaporto individuale a favore dei turisti che viaggino e girino per le località anzidette in comitiva e pernottino nello stesso o negli stessi alberghi. In tal caso però essi dovranno essere guidati da uno o più capi comitiva muniti di passaporti individuali e di un elenco comprendente i nomi di tutti i componenti, i quali dovranno essere in possesso della tessera di sbarco e di un regolare documento di identità.

Quando invece viaggino isolatamente, i passeggeri di crociera dovranno essere muniti singolarmente di regolare passaporto, per recarsi in centri diversi da quello del porto di scalo.

Per recarsi a Littoria.

Abbiamo più volte segnalato l'interesse che riveste una gita a Littoria.

Siamo lieti ora di comunicare che, oltre al normale servizio automobilistico domenicale, chiunque voglia da Roma recarsi a visitare Littoria, avrà a sua disposizione, ogni giorno, un comodo servizio ferroviario.

Infatti, S. E. il Ministro delle Comunicazioni ha stabilito che il treno diretto 83, in partenza dalla stazione di Roma-Termini alle 9,45, effettui una fermata per servizio viaggiatori alla stazione di Littoria. Il percorso Roma-Littoria verrà coperto in un'ora; dalla stazione ferroviaria al nucleo principale della nuova città, i viaggiatori usufruiranno di un servizio di autobus, che farà loro percorrere circa nove chilometri attraverso la zona bonificata.

Per il viaggio di ritorno i torpedoni partiranno dalla Piazza di Littoria alle 14,30 e condurranno alla stazione, ove alle 15 vi sarà la coincidenza col diretto 84 che giunge a Roma alle 16.

Il viaggio di andata e ritorno da Roma a Littoria costerà solamente L. 22,50 in terza classe e L. 36 in seconda classe; il trasporto automobilistico importerà la spesa di L. 4. Con ogni comodo si potrà così recarsi a visitare questo centro prettamente fascista, di vivo interesse per i turisti italiani e stranieri.

Inutile ripetere che a Littoria i gitanti troveranno buone ed economiche trattorie e locali pubblici.

Autoservizio di gran turismo per il Terminillo.

La Società Auto-Garage-Roma con lodevole iniziativa ha iniziato un servizio di gran turismo Amelia-Narni-Terni-Monte Terminillo. Il predetto servizio avrà luogo tutte le domeniche ed i giorni festivi.

Per i turisti fotografi che si recano in Valtravaglia (Lago Maggiore)...

Con una nota pubblicata alla pag. XII del Notiziario del fascicolo dello scorso gennaio, abbiamo annunziato come i divieti di fotografare nella zona dell'arco alpino, dalla Valle Pellice al Lago Maggiore siamo ormai ridotti a ben poche zone (chiaramente delimitate sul terreno da paline indicatrici), nelle Valli di Susa e di Aosta.

Rileviamo ora dal *Giornale del Verbano* che è stabilito con Decreto Prefettizio che nella zona di Porto Valtravaglia le opere d'arte muraria in Germignaga (Vallata S. Giovanni), Sirpo, Brezzo di Bedero (Canonica) e Roggiano siano da considerarsi militarmente importanti ed in esse quindi è vietato accedere senza il permesso dell'Autorità Militare ed è altresì vietato portare ed usare binoccoli e macchine fotografiche, prendere rilievi e raccogliere dati di qualsiasi genere. I trasgressori saranno puniti a termine di legge.

I turisti sono quindi avvertiti. E' da sperare intanto che, anche qui, le zone vietate, siano chiaramente indicate e circoscritte da paline recanti gli appositi cartelli d'avvertimento, affinchè non possano accadere equivoci in una regione che, per i suoi pregi turistici ed i suoi bei panorami, è visitata da una schiera di turisti internazionali e dalle frotte domenicali dei gitanti nostrani.

... e per quelli che vanno a Fiume.

Il Podestà di Fiume comunica che nel territorio dei Comuni di Fiume, Castelnuovo d'Istria, Villa del Nevoso, Elsane, Clana, Fontana del Conte, Castel Iablanizza e Laurana è vietato senza speciale permesso dell'Autorità militare:

1° di accedere nelle località delimitate e indicate da apposite tabelle;

2° di eseguire rilievi a vista, disegni, schizzi, fotografie delle località delimitate ed indicate da apposite tabelle (zone di terreno ed impianti ed opere di qualsiasi natura in esse comprese);

3° di eseguire in tutto il territorio dei suddetti Comuni (per Fiume limitatamente alle adiacenze immediate della linea confinale ed alla zona a monte dell'abitato urbano e suburbano; e per Laurana limitatamente alla parte montana 300 metri ad ovest della strada principale costiera) fotografie panoramiche e simili, operazioni fotografiche di qualsiasi natura;

4° di usare in tutto il territorio dei suddetti Comuni (per Fiume limitatamente alle adiacenze immediate della linea confinale ed alla zona a monte dell'abitato urbano e su-

burbano; e per Laurana limitatamente alla parte montana 300 metri ad ovest della strada principale costiera) teleobiettivi, macchine panoramiche e canocchiali di qualsiasi portata;

5° di raccogliere e divulgare dati e notizie, di qualsiasi genere e con qualsiasi mezzo, interessanti, comunque la forza, l'efficienza e la preparazione militare.

I contravventori alle presenti disposizioni saranno denunciati all'Autorità Giudiziaria ai sensi e per gli effetti di Legge. I permessi di deroga alle presenti disposizioni verranno concessi dal Corpo d'Armata di Trieste, su richiesta degli interessati.

Importazione gratuita di materiale di propaganda turistica in Romania, in Polonia e Turchia.

La Direzione delle Dogane di Romania ha precisato con sua Circolare del 9 gennaio u. s. che l'esenzione di tassa d'importazione è accordata a tutte le targhe, cartelli di propaganda di turismo, stazioni climatiche e balneari, opuscoli, prospetti e in genere ad ogni pubblicazione di natura turistica.

Analoga disposizione era stata presa fin dall'ottobre 1933 dalla Repubblica Polacca, e dal 4 gennaio dalla Repubblica Turca. Quest'ultima prevede concessioni anche più late, sotto riserva di reciprocità.

Per il giuoco del Golf in Italia.

L'On. Bonardi, Reggente il Commissariato per il Turismo, ha inviato ai Presidenti dei Comitati provinciali del turismo, delle Aziende Autonome di Cura, Soggiorno e Turismo ed ai Podestà delle Stazioni dispensate dalla costituzione dell'Azienda Autonoma, una Circolare concernente i Campi di Golf.

La Federazione Italiana del Golf — informa la Circolare — ha disposto che nessuna tessera debba essere istituita per gli stranieri *non soci* di clubs che desiderino prendere parte al gioco del golf durante il loro soggiorno nelle località munite degli appositi campi.

E' invece di obbligo la tessera per tutti coloro che fanno parte di Circoli, come soci effettivi o temporanei. Con l'occasione la Circolare informa altresì che ogni eventuale progetto di costruzione di nuovi campi di golf deve essere sottoposto all'approvazione della Commissione tecnica sportiva del C.O.N.I e ciò per evitare spese spesso ingenti per campi che poi risultando mal costruiti o di poco interesse sportivo, danneggiano il buon nome dell'attrezzatura sportiva nazionale.

L'On. Bonardi conclude ricordando che per tutte le iniziative intese alla costruzione di nuovi campi di golf, è opportuno richiedere tempestivamente il parere della sopra indicata Federazione, per evitare concorrenze che risultano spesso dannose alla vita degli stessi campi perchè troppo vicini l'uno all'altro.

Facilitazioni nel servizio doganale bagagli a Roma ...

Essendosi verificato che i viaggiatori in arrivo a Roma Termini coi treni internazionali della sera non abbiano potuto ritirare i bagagli registrati in quanto gli stessi non avevano subìto, al passaggio della frontiera, la prescritta visita, la Direzione Generale delle Dogane ha disposto che, all'intento di agevolare i viaggiatori in arrivo, l'orario del servizio visita doganale bagagli viaggiatori, alla Stazione di Roma-Termini, venga prolungato fino alle ore 20.

... a Milano.

In relazione alle variazioni apportate al servizio doganale nelle stazioni di Milano si è disposto che la sezione di Milano Centrale provveda in via normale alle operazioni per lo svincolo doganale dei bagagli non visitati al confine, nonchè delle merci trasportate coi treni viaggiatori. (Temporaneamente però e fino a nuovo avviso tale servizio relativamente alle sole merci viene eseguito presso la dogana principale di Milano Farini).

... e a San Remo.

Per interessamento dell'Azienda Autonoma di soggiorno, è stato rispristinato il servizio doganale alla stazione di San Remo.

La spedizione dei bagagli, tanto per quelli in arrivo quanto per quelli in partenza, può così essere fatta alla stazione di San Remo.

Questo servizio elimina il controllo doganale alle stazioni di frontiera e offre in pari tempo una particolare comodità al viaggiatore, oltre ad agevolare il movimento turistico verso la Riviera.

Soppressione del visto di uscita in Germania per i turisti tedeschi.

Dal 1° gennaio la Germania ha soppresso l'obbligo del visto di uscita stabilito nell'aprile del decorso anno per i tedeschi che si recano all'estero.

AUTOMOBILISMO

Aumento del dazio doganale italiano sui prodotti automobilistici.

Con R. D. legge 11 gennaio u. s. N. 9, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 22 dello stesso mese, N. 17, sono state apportate nuove modifiche alla vigente tariffa doganale sui prodotti dell'industria automobilistica. Esse si riferiscono ai soli dazi generali e non applicabili quindi finchè rimangano in vigore gli eventuali corrispondenti dazi ridotti, previsti dai Trattati, o non entrino in vigore nuovi dazi convenzionali.

Autoveicoli con o senza carrozzeria da qualunque motore azionati:

a) per trasporto di persone:
- 1° pesanti fino a 1200 kg. per q.le ...... L. 2.350
- 2° pesanti più di 1200 kg. per q.le ...... » 2.575

b) trattrici per q.le .... » 825

c) altri, compresi gli autoveicoli per usi industriali:
- 1° pesanti fino a 700 kg. per q.le .... » 1.760
- 2° pesanti più di 700 fino a 1200 kg. per q.le » 2.350
- 3° pesanti più di 1200 fino a 1800 kg. per q.le » 1.870
- 4° pesanti più di 1800 kg. per q.le .... » 1.530

Carrozzerie per automobili e loro parti:

a) per trasporto di persone per q.le .... » 3.140

b) altre per q.le .... » 2.010

Motori a combustione interna per autoveicoli del peso:

a) fino a 100 kg. per q.le .... L. 2.440

b) di più di 100 fino a 200 kg. per q.le ..... » 3.005

c) più di 200 kg. per q.le .... » 3.295

Parti staccate di autoveicoli non nominate:

a) facenti parte dell'apparato motore, degli organi di trasmissione e di direzione:
- 1° gregge per q.le .... » 1.860
- 2° lavorate per q.le .... » 3.430

b) altre:
- 1° gregge per q.le .... » 1.435
- 2° lavorate per q.le .... » 3.140

Poichè per le voci suddette non esiste dazio convenzionale o preferenziale, se non per le autovetture di peso superiore ai kg. 2600, l'aumento deliberato viene a colpire i prodotti automobilistici da qualunque Stato siano provenienti.

Il provvedimento non ha certo uno scopo fiscale, ma di protezione industriale. Con gli aumenti apportati negli ultimi anni l'importazione di automobili in Italia si è ridotta già a limitata proporzione, ma nel 1933 si era notato un certo aumento, che ha destato qualche preoccupazione. Infatti mentre nei primi dieci mesi del 1932 si importarono nel Regno N. 749 autoveicoli per un valore di L. 12.901.320, negli stessi mesi del 1933 se ne importarono N. 1122 per un valore di L. 14.102.555, con un aumento di 373 autoveicoli per un valore di L. 1.201.235.

In tempi normali, N. 1122 autoveicoli importati su 31928 unità immesse in circolazione

nello scorso anno, non desterebbero alcuna preoccupazione, anche perchè di tutte le automobili importate (autovetture, autocarri e autobus) solo 396 sono state vendute e messe in circolazione entro tutto l'anno 1933.

D'altra parte contro 1122 importati, ne sono stati esportati dall'Italia N. 6337 per un valore di L. 62.449.216. Questa voce degli scambi internazionali segna quindi un vantaggio non disprezzabile per l'Italia: 5215 autoveicoli per un valore di L. 48.347.661.

Agevolazioni tributarie per le autovetture nuove.

Con decreto pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* N. 8 sono accordate alcune agevolazioni tributarie alla industria automobilistica.

Stabilisce il decreto: Per le autovetture nuove di fabbrica adibite al trasporto di persone, provviste di motore della potenza tassabile non superiore a 12 cavalli e del prezzo massimo di vendita al pubblico di L. 12.000, che entreranno in circolazione dal giorno della entrata in vigore del presente decreto, fino al 31 dicembre 1934, il periodo di esenzione dalla tassa di circolazione è stato stabilito in mesi nove, compreso quello della entrata in circolazione. Le autovetture suddette, per poter circolare durante il periodo di esenzione, devono munirsi dell'apposito disco contrassegno mediante il pagamento del diritto fisso di L. 10.

Tariffe ridotte per il trasporto ferroviario di automobili attraverso le gallerie del Gottardo e del Sempione.

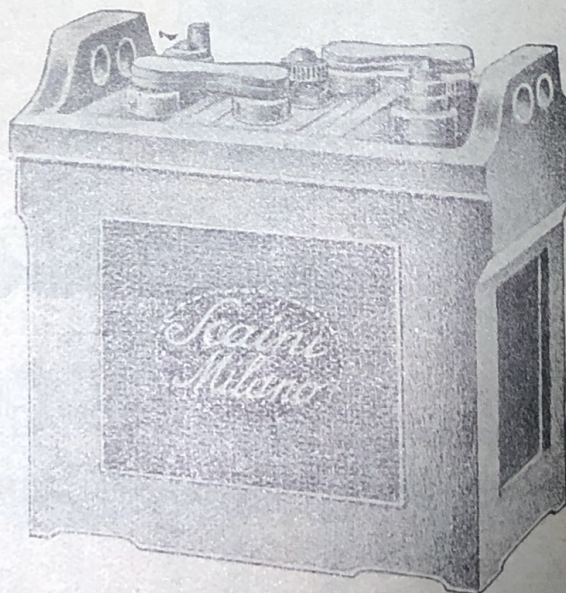
E' interesse per i nostri turisti conoscere che, a datare dal 1° gennaio scorso, le Ferrovie Federali Svizzere hanno adottato tasse di porto fortemente ridotte per il trasporto accelerato di automobili attraverso le gallerie del Gottardo e del Sempione.

Queste tasse sono *di poco più elevate di quelle per il trasporto a piccola velocità*. I veicoli debbono essere consegnati come *bagaglio* o come *collo espresso*. Il carico deve essere ultimato un'ora prima della partenza del treno, affinchè si possano eseguire tempestivamente le operazioni doganali. L'accettazione del trasporto in nn termine più breve potrà avvenire solo se il servizio lo permette e se non risultano ritardi al treno.

La tassa di trasporto per veicolo del peso massimo di kg. 2000 è stabilita come appresso:

Gottardo (Airolo-Göschenen o viceversa) .... Fr. sviz. 25

Sempione (Briga-Iselle o viceversa) .... Fr. sviz. 30

Come si sa, anche nel percorso italiano Iselle-Domodossola vigono tasse speciali per questi trasporti.

MOTOCICLISMO

Il XV Salone Motoclistico di Milano.

La XV Mostra Motociclistica di Milano ha avuto un successo anche maggiore delle precedenti ed ha documentato l'alto grado di perfezionamento ,ormai raggiunto dall'industria italiana, che il Duce ha voluto provvidamente favorire con le recenti note facilitazioni fiscali e di circolazione.

Arduo compito sarebbe quello di voler trarre da una visita all'interessante Mostra una precisa indicazione di speciali tendenze costruttive, in quanto una caratteristica della Mostra stessa è stata appunto la contemporanea presenza di soluzioni tecniche differenti e talora antitetiche.

Passiamo tuttavia brevemente in rassegna le più salienti realizzazioni che vi abbiamo potuto notare. Una prima constatazione che si può fare è la grande perfezione e la scrupolosità di finitura pur nei minimi dettagli che si osserva in tutte le macchine italiane od estere, anche di minor prezzo. Si notano inoltre due marcate tendenze: l'una verso la macchina utilitaria ed economica; l'altra verso la macchina sportiva, potente, veloce e perfezionata. In netto regresso sono invece i tipi intermedi, atti a tutti gli impieghi ed aventi cilindrata media: ad esempio quelli da 350 cmc.

Tuttavia non si può notare un preciso orientamento quanto alle cilindrate: si osserva peraltro una trasformazione delle motoleggere, con l'aumento della loro cilindrata da 175 a 200 e 220 cmc. (ad esempio Bianchi, Gilera, Mas, N. S. M., ecc.).

Ancora numerosi sono i tipi di cilindrata inferiore ai 125 cmc., ossia gli ultra-utilitari; per contro si sono viste macchine a quattro cilindri, come la Harley-Davidson, con motore da 36 CV.

Circa la disposizione dei cilindri del motore non si nota una regola precisa: così abbiamo macchine con cilindri più o meno inclinati ed altre a cilindro verticale; nessuna novità si nota nei tipi a cilindri trasversali. La lubrificazione è stata fatta oggetto di cure particolari e si nota una decisa tendenza a sostituire la lubrificazione a semplice ricupero con quella interamente forzata. I nuovi tipi (fra i quali gli italiani Bianchi, Benelli, ecc.), presentano inoltre radiatori d'olio oppure serbatoi alettati in modo da assicurare un buon raffreddamento dell'olio di circolazione. Molto curata è la lubrificazione delle valvole anche nei modelli a valvole in testa: prevalentemente

lubrificazione forzata. Tutti, infine, gli organi della odierna motocicletta sono muniti di dispositivi assicuranti una perfetta lubrificazione.

Le valvole in generale e gli organi della distribuzione sono prevalentemente chiusi e protetti. Nei tipi a valvole in testa va diffondendosi, anche nelle macchine non da corsa, la distribuzione con albero superiore. Nei modelli da sport a valvole in testa è molto diffusa l'adozione di un carburatore disposto orizzontalmente: disposizione che facilita le riprese e il riempimento della cilindrata. Frequente è l'impiego di tubazioni di benzina interamente flessibili. La tendenza osservata l'anno scorso ad un aumento del numero delle marce si è maggiormente accentuata nella Mostra di quest'anno, nella quale vediamo che tutte le macchine di media e grossa cilindrata hanno il cambio a quattro rapporti e che anche quelle di tipo economico e utilitario sono provviste di cambio a tre velocità.

Una novità è il comando a pedale, del quale le varie marche hanno presentato quest'anno numerose e diverse soluzioni. La *B. S. A.* ha adottato una trasmissione idrodinamica con giunto brevettato Daimler e cambio Wilson a ingranaggi epicicloidali; la *Zundapp* ha presentato un tipo a quattro velocità con trasmissione a catene silenziose e rulli anzichè ad ingranaggi diretti.

Nessuna novità particolare si osserva nei riguardi della trasmissione; così pure niente di particolare si nota in materia di ruote e di freni, se se ne esclude l'adozione sempre più diffusa di tamburi con alette refrigeranti periferiche. La tendenza a sostituire i telai tubolari con quelli di lamiera d'acciaio stampato o di acciaio fucinato, ha manifestato qui un nuovo progresso Per quanto riguarda l'accensione e gli impianti elettrici si osserva che le macchine italiane hanno adottato quasi tutte l'accensione a spinterogeno, e che è in esse molto diffusa l'adozione dello spinterogeno con ruttore incorporato nella dinamo mentre le Case estere ed in ispecie quelle inglesi mantengono prevalentemente l'accensione con magnete-dinamo.

Si nota anche, sulle macchine italiane, l'adozione di impianti el ttrici con dinamo di notevole potenza (sono comuni quelli da 30 Watt con batteria a 6 Volta, della capacità di 12 Ampères-ora e più; nelle macchine più grosse si hanno impianti con dinamo di 50 Watt).

Concludendo: il XV Salone Motociclistico di Milano ha dimostrato che l'industria nazionale è oggi in grado di costruire e mettere sul mercato, a prezzi convenienti, motociclette che per bontà di materiale, per genialità di soluzioni tecniche e per finitezza di esecuzione, possono sostenere più che degnamente il confronto con quelle di fabbricazione estera.

FERROVIE

Conferenza internazionale ferroviaria.

Nel gennaio scorso si è tenuta a Napoli una importante Conferenza ferroviaria, cui sono intervenuti i rappresentanti di quasi tutte le Amministrazioni dell'Europa centrale. Scopo della riunione era di prendere accordi per istituire biglietti diretti a riduzione, con l'Italia, in occasione delle facilitazioni che con tanta larghezza vengono accordate per questa o quella località del nostro Paese per determinate manifestazioni.

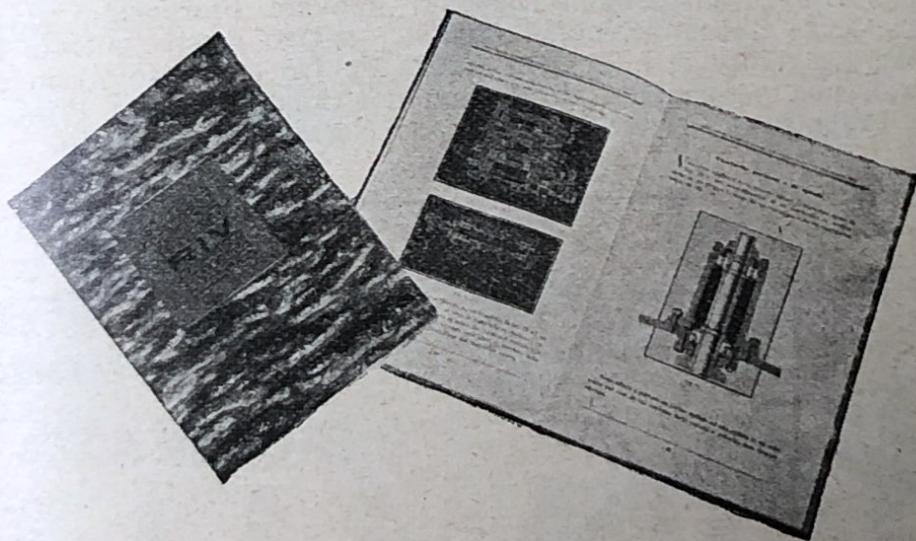
La Conferenza è riuscita negli scopi che si era prefissi con risultati molto soddisfacenti appunto nei riguardi del movimento turistico internazionale. Sta di fatto che il movimento turistico estero che si svolge con il nostro Paese, che è in continuo aumento, interessa non solo la nostra massima Amministrazione ferroviaria, ma anche numerose altre ferrovie, estere, di partenza o di transito, per alcune delle quali rappresenta una fonte di introiti ragguardevoli, che esse non avrebbero mai immaginato prima di avere.

Norme per l'applicazione delle concessioni ai provenienti dall'estero.

Il Ministro delle Comunicazioni ha disposto quanto segue, per l'uniforme applicazione delle norme relative a Concessioni speciali od eccezionali per facilitazioni ferroviarie, subordinate alla provenienza o destinazione del viaggiatore da o per stazioni di confine, porti di sbarco o aeroporti doganali:

per «*stazioni di confine*» devono intendersi non solamente quelle di transito ferroviario internazionale, ma anche le più vicine a un valico alpino per via ordinaria, unito da un altro mezzo di trasporto, ma non traversato dalla ferrovia.

Per «porto di sbarco» o «aeroporto doganale» devono intendersi non solamente le località portuarie marittime, ma anche le lacuali servite da battelli di provenienza o in destinazione di altre località lacuali servite da aeroporti doganali; e per esse la stazione ferroviaria più vicina alle località stesse.

Pertanto, le Concessioni speciali ed eccezionali ai viaggiatori provenienti o in destinazione di tutte le località sopra indicate, devono intendersi strettamente subordinate a viaggi ferroviari da o per le stazioni ferroviarie precisamente determinate — ogni altra esclusa — e sotto condizione della esibizione di regolare passaporto (o documento equipollente) vistato da o per le località servite dalla stazione

ferroviaria iniziale o terminale del viaggio per cui è applicata la Concessione di facilitazione ferroviaria.

Proroga delle facilitazioni di viaggio agli stranieri.

Le riduzioni ferroviarie per gli italiani residenti all'estero e per gli stranieri che vengono in Italia, sono state prorogate al 30 settembre 1934, ferme restando tutte le modalità già note.

Per maggior chiarezza specifichiamo che tali riduzioni comprendono:

1° per viaggi di andata e ritorno fra un transito terrestre o marittimo, ovvero un aeroporto doganale, ed una qualsiasi stazione delle Ferrovie dello Stato, *riduzione, sulla tariffa differenziale, del 50 % per viaggi isolati e del 70 % per comitive di almeno 25 persone.*

Queste riduzioni non sono applicabili alle località per le quali esistano o si accordino altre riduzioni che dànno diritto a speciali quote a favore dei Comitati organizzatori di determinate manifestazioni. I biglietti avranno la validità di 30 giorni, prorogabili di altrettanti alle condizioni normali, e daranno diritto ad un numero illimitato di fermate intermedie, senza formalità.

2° *Riduzione del 30 % sui biglietti «circolari a sud delle Alpi» e circolari interni* (comportanti già una riduzione media del 20 %) e sui biglietti di libera circolazione, ferma restando la loro validità normale.

Tutte le riduzioni di cui sopra saranno applicabili anche agli italiani residenti all'estero. I biglietti saranno rilasciati soltanto dalle Agenzie all'estero e dalle stazioni di confine od assimilate, su presentazione del passaporto, il quale servirà durante il viaggio come documento non solo di identificazione personale ma anche dimostrativo del titolo alla riduzione. La riduzione è in ogni caso subordinata ad una permanenza di almeno sei giorni in Italia.

Facilitazioni di viaggio per San Remo, Ospedaletti e Bordighera.

Il Ministero delle Comunicazioni, in occasione dei grandi festeggiamenti che verranno dati nella Riviera di Ponente, ha concesso per San Remo, Ospedaletti e Bordighera la riduzione ferroviaria del 50 % dal 1° al 15 aprile.

La validità dei biglietti di andata e ritorno è di giorni 5 se rilasciati per percorrenze fino a 200 km., di giorni 10 se rilasciati per percorrenze superiori.

I suddetti biglietti non dànno diritto a nessuna fermata intermedia se rilasciati per percorrenze fino a 200 km., ne dànno invece diritto a due se rilasciati per percorrenze superiori ai 200 km.

E' prescritto il timbro del Comitato che è autorizzato a riscuotere dai viaggiatori la quota di L. 5 se muniti di biglietti emessi per percorrenze da 101 a 200 km., e la quota di L. 10 se emessi per percorrenze superiori. Sui biglietti emessi per percorrenze sino a 100 km. il timbro del Comitato viene apposto gratuitamente.

Per la « Primavera Meranese ».

In occasione delle manifestazioni « Primavera Meranese » sarà in vigore la riduzione del 50 % per Merano, dal 24 marzo al 15 aprile 1934.

I biglietti di andata e ritorno saranno validi 5 giorni se emessi per percorrenze fino a 200 km., e dieci giorni per percorrenze superiori.

Per la « Primavera Fiorentina ».

Per disposizione del Ministero delle Comunicazioni, sono state concesse anche quest'anno speciali riduzioni ferroviarie, per viaggiatori provenienti da tutte le stazioni del Regno e diretti a Firenze, durante le Primavera Fiorentina 1934 per un periodo di quattro mesi e mezzo. Le riduzioni saranno del 70 e del 50 %, in periodi alternati, che il Comitato della Primavera Fiorentina preciserà fra non molto.

Nuovi biglietti festivi a riduzione per i viaggi alle grandi città.

I biglietti festivi a riduzione, come è noto, sono concessi per determinate stazioni nel raggio di km. 250 da quella di partenza. Tali stazioni sono fra quelle di particolare interesse turistico o sportivo, ma in esse non erano compresi i grandi centri. Ora la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato ha disposto la istituzione di biglietti di andata e ritorno, domenicali e festivi, a prezzo ridotto anche per i grandi centri, quali Milano, Bologna, Firenze, Genova, Bari, Messina, Napoli, Palermo, Roma, Torino, Trieste e Venezia. E' stata inoltre allargata la lista di altre località turistiche raggiungibili con la detta facilitazione. I biglietti per ognuna di queste mète possono essere rilasciati da tutte le località situate rispettivamente entro un raggio di 200 km. e comportano la riduzione del 50 % per i viaggi individuali e del 70 % per quelli delle comitive composte di un minimo di 15 persone.

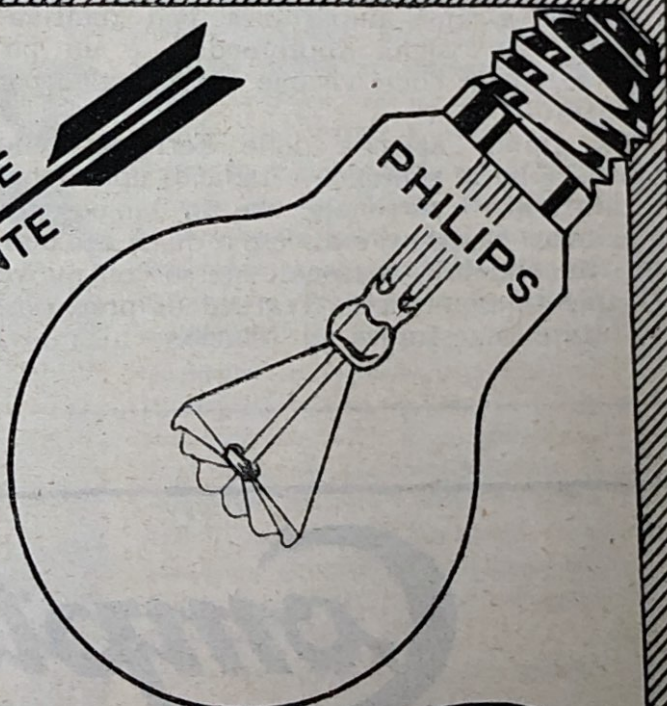
Sarebbe oltremodo utile che una piccola pubblicazione contenente l'elenco completo delle località per le quali è concesso il biglietto festivo, divisa per Compartimenti ferroviarî, venisse apprestata per essere posta in vendita presso le edicole delle stazioni principali. Essa troverebbe certamente numerosissimi acquirenti nel ceto turistico e presso le sedi di Dopolavoro, Associazioni turistiche, alpinistiche ed escursionistiche, ecc.

La cessazione del servizio ferroviario sulla Mandela-Subiaco e l'istituzione del servizio automobilistico.

Il servizio ferroviario fra Mandela e Subiaco è stato sostituito da quello automobilistico. Per i turisti che hanno desiderio di visitare la bella e storica località di Subiaco la comodità del servizio cumulativo non è stata abolita. Da Roma e da Tivoli si rilasciano biglietti diretti a tariffa ordinaria per Subiaco, comprendenti i due percorsi, ferroviario ed automobilistico.

Per l'attraversamento dei passaggi a livello.

Nel R. Decreto dell'8 dicembre 1933, N. 1740 che riguarda il testo unico di norme per la tutela delle strade e per la circolazione, vi è un articolo, precisamente il 28, che riguarda i passaggi a livello, il quale può interessare molti nostri lettori.

Dice precisamente detto articolo che i passaggi a livello custoditi o incustoditi, sia di ferrovie, sia di tranvie urbane, per tratti in sede propria, debbono essere segnalati dai due lati, a cura e a spese dell'Ente proprietario delle strade, da cartelli indicatori, con le

caratteristiche a distanza prescritte nelle Convenzioni internazionali. Le aziende esercenti sono tenute ad indicare i passaggi a livello aperti o incustoditi con altra speciale segnalazione sul posto. I posti delle segnalazioni, quando il servizio ferroviario o tranviario prosegue nelle ore notturne, devono essere tinteggiati a grandi strisce di colore a forte contrasto in modo da riuscire percepibili anche dopo il tramonto del sole. Dovrà essere pure assicurata, salvo caso di speciali condizioni atmosferiche, la normale visibilità della linea ferroviaria dalla strada ordinaria da entrambi i lati del passaggio a livello.

Le vie fuori dell'abitato che sboccano nelle strade ordinarie percorse da ferrovie o tranvie, devono allo sbocco essere munite di cartelli indicatori, ove ne sia riconosciuta la necessità.

A sua volta, prima di impegnare il passaggio a livello, ogni conducente di veicolo o di animali deve rallentare in modo tale da potere fermare, ove occorra, senza impegnare il binario. Assicuratosi che nessun treno sia in vista, il conducente deve attraversare rapidamente i binari. Il contravventore alle disposizioni è punito con l'ammenda da L. 100 a L. 500.

Le vie della città che sboccano con insufficente visibilità in altre percorse da tranvie, debbono essere munite di cartelli indicatori a cura e a spese delle aziende tranviarie ed illuminate a spese dell'Amministrazione comunale.

La rinnovazione del personale ferroviario.

Per un lettore che esamini con una certa superficialità, la notizia del bando di un concorso assume importanza ben relativa: ma per chi voglia approfondire è un po' diverso, anche come visione e pronostico per il futuro.

La grande azienda delle Ferrovie dello Stato, dopo le profonde e radicali epurazioni e riduzioni di personale, che da 240.000 tra funzionari ed agenti è disceso a quasi 140.000, sta rinnovando il personale stesso con nuove e sapienti ammissioni. Trattasi di preparare le future maestranze in relazione ai nuovi bisogni dell'azienda, che è particolarmente complessa e destinata a divenire sempre più complessa.

Ciò che caratterizza queste assunzioni da quelle del passato, è la grande specializzazione dei posti e conseguentemente anche dei titoli di studio richiesti. L'Istituto sperimentale delle Ferrovie trovò necessario bandire, or non è molto, un concorso per un posto, da destinarsi ad un laureato in scienze naturali. Le specializzazioni ora sono moltissime e lo si desume appunto dai titoli richiesti. Cosicchè tra l'anno scorso e quest'anno, oltrechè medici, ingegneri, laureati in legge, laureati in scienze commerciali, vengono richiesti anche ingegneri chimici, periti chimici, periti industriali, ragionieri, ecc.

La gran dovizia di aspiranti e il rigore con il quale sono stati conseguiti i titoli di studio per effetto della riforma avvenuta nelle scuole da qualche anno, dànno buono affidamento che i nuovi ammessi saranno ben selezionati.

Ma a questa selezione è da aggiungersi l'altra conseguente dal rigoroso tirocinio professionale cui l'Amministrazione ferroviaria sottoporrà i giovani. Istruzione pratica ed istruzione teorica si completano. Il nostro pubblico fra pochi anni avrà occasione di notare gli effetti di questa rinnovazione cui tende con tenacia l'Amministrazione ferroviaria.

Col tempo i nuovi dirigenti di stazione saranno tutti muniti d'un titolo di studio completo d'istruzione secondaria ed anche i tecnici tutti avranno titoli professionali adeguati.

La ferrovia Portogruaro-Sasseto.

Il Consiglio dei Ministri, in recente riunione ha approvato uno schema di provvedimento col quale si autorizza, mediante impiego di economie derivanti dalla costruzione di altre ferrovie, la esecuzione di un primo lotto di lavori per la costruzione della linea Portogruaro-Sasseto, destinata ad apportare un notevole vantaggio ai traffici internazionali, provvedendo nello stesso tempo a fronteggiare la disoccupazione nella provincia di Udine.

[illegible] ferrovie della Venezia Giulia elettrificate entro il '36.

[illegible] linee della Venezia Giulia, s'intende le [illegible] principali, saranno elettrificate entro [illegible].

[illegible] elettrificazione del tratto più importante, [illegible] sotto l'aspetto del traffico internazio[illegible] cioè quello della Pontebbana-Udine-[illegible] dovrebbe essere però già pronta nel [illegible]. Ma oltre alla Pontebbana debbono [illegible] elettrificate la Udine-Gorizia-Monfal[illegible] la Cervignano-Monfalcone-Trieste; la [illegible]-Postumia; la San Pietro del [illegible]-Fiume: tutte entro l'anno 1936.

La spesa totale, comprese le forniture dei [illegible] è di circa 300 milioni. Le sottosta[illegible] di trasformazione sorgeranno a Campo[illegible] Maggio Udinese, Redipuglia Trieste, [illegible] Pietro del Carso e Mattuglie. L'elettrifi[illegible] sarà a corrente continua; la tensione [illegible] di 3000 Volta. Le linee di contatto [illegible] uno sviluppo di circa 1000 km.

È prevista la costruzione di due linee [illegible] con tensione a 60.000 Volta che [illegible], attraverso le sottostazioni di [illegible], le linee di contatto. Le sotto[illegible] le trasformano da 60.000 a 3000 Volta. Le due linee primarie, che vanno l'una da [illegible] a Camporosso e l'altra da Villa Opicina [illegible] Fiume, saranno costruite su doppia palificazione e ciò per ragioni di sicurezza. La linea di contatto da Udine, a Gorizia, Monfalcone e Trieste e da Cervignano a Monfalcone, sarà alimentata provvisoriamente con le linee ad alta tensione, già esistenti, mentre per completare la rete è prevista la costruzione di un'altra linea, dagli impianti di Santa Croce a Trieste.

Un sistema nuovo di pagamento dei trasporti ferroviari.

Questo sistema è stato introdotto da una Compagnia ferroviaria francese. Per limitare in quanto possibile la circolazione del denaro in contanti, la ferrovia emette dei libretti con marche (come francobolli) che servono per pagare le tasse di trasporto. Vi sono libretti contenenti marche per un complessivo di valore diverso: il libretto di minor valore costa 2000 franchi; il libretto di maggior valore contiene marche per un complessivo di 20.000 franchi. Il sistema è risultato particolarmente pratico quando si tratta di fare eseguire trasporti da incaricati, cui non si vogliono affidare grosse somme di danaro in contanti.

La ferrovia raccomanda ai suoi clienti di acquistare i libretti con degli «chèques», sempre allo scopo di evitare ulteriore movimento di danaro.

NAVIGAZIONE

Turismo nautico.

L'Ufficio del Capo di Stato Maggiore del Ministero della Marina ha aggiornato le norme che regolano il rilascio dei guidoni distintivi ai Sodalizi di diporto nautico, che sono autorizzati a fare inalberare la bandiera da guerra anzichè quella mercantile sulle unità iscritte ai Sodalizi stessi. Gli autoscafi provvisti di tale guidone godono di numerose e importanti facilitazioni, fra le quali ricorderemo: facoltà di condurre il proprio autoscafo senza l'obbligo di imbarcare alcuno degli ufficiali prescritti; esonero dall'obbligo di imbarcare macchinisti e meccanici; autorizzazione alla pesca senza bisogno di alcuna licenza speciale; ammissione a pratica nelle ore notturne al pari di n vi esercenti i servizi postali; dispensa dalle visite perizie e ispezioni cui sono soggetti i bastimenti mercatili; destinazione degli autoscafi in luogo di ancoraggio opportuno e possibilmente lontano dalle navi che fanno operazioni di commercio; diritto di entrare per turno nei bacini della R. Marina; dispensa dall'obbligo di tenere il giornale nautico; libertà di stipulare o meno convenzione di arruolamento dell'equipaggio; dispensa dall'obbligo di presentarsi in tempo normale agli Uffici di porto per il costituto sanitario; esenzione dalle tasse di ancoraggio e formalità doganali imposte alla marina mercantile, ecc.

Fra i Sodalizi ammessi a tale trattamento di favore è il T. C. I., che già da molti anni ha istituito una sezione di turismo nautico, e un Albo speciale nel quale vengono iscritti gli autoscafi dei Soci che lo richiedono.

La domanda deve essere inoltrata alla Presidenza del T. C. I., redatta su speciale modulo, che viene fornito a richiesta, accompagnata da un certificato della Capitaneria di Porto, o del Circolo Ferroviario d'Ispezione per la navigazione interna, dal quale risulti che l'autoscafo è di esclusiva proprietà del richiedente ed è impiegato alla navigazione da diporto padronale. Ai Soci iscritti nella sezione del turismo nautico vengono rilasciati un *Guidone* numerato e una *Patente* che dovrà ogni anno essere munita di apposito visto.

E' uscito ora il nuovo Regolamento interno per la concessione del guidone, al quale è allegata anche la domanda per l'iscrizione degli autoscafi nell'Albo del T. C. I.

I Soci interessati possono richiederlo unendo L. 1 in francobolli per le spese.

STRADE

Il nuovo Codice della Strada.

Nello scorso fascicolo della Rivista, alla pag. 58 del Notiziario, abbiamo dato un brevissimo commento al « Codice della Strada », limitando l'esame nostro a pochi articoli di particolare interesse. Riprendiamo oggi il commento, amplificando l'esame stesso dal punto di vista dell'automobilista e del turista, e soffermandoci soltanto sulle novità effettive.

Premettiamo che, più che di un nuovo Codice stradale si tratta, come è detto nella intitolazione e nell'epigrafe del Decreto, di una revisione del precedente, che è stato coordinato con le norme successive ed è stato emendato secondo qualcuno dei voti delle ricordate Commissioni parlamentari e secondo qualche altro voto emesso da altre fonti, che il legislatore non usa ricordare nelle formule quasi sacramentali delle premesse dei decreti.

I competenti commentatori, che hanno finora pubblicato i loro giudizi e segnalato le novità del provvedimento legislativo, hanno manifestato, in genere, la loro eccellente impressione.

TITOLO I.

Tutela della strada e delle aree pubbliche.

In tutto il Titolo I una cura particolare è stata dedicata a perfezionare la dizione di ciascun articolo, non solo dal punto di vista della tecnica legale, ma anche per la proprietà letterale. Sono state poi opportunamente moderate le pene di questo titolo, adeguandole ai criteri generali delle vigenti legislazioni penali. Così, infine, sono state precisate alcune competenze amministrative fra le varie autorità chiamate alla tutela delle strade ed al loro mantenimento.

Art. 1. – *Atti vietati.* — Fra gli *atti vietati* è stato incluso quello di danneggiare le pietre e i cartelli indicatori, compresi quelli collocati da Enti pubblici o privati nell'interesse della circolazione stradale, concedendo così la necessaria protezione legale (ammenda L. 50 a L. 2000) a tutti i cartelli stradali, anche a quelli non collocati dall'Ente al quale compete la manutenzione della strada.

Da questa protezione non deriva la facoltà per chiunque di situare sulla strada pubblica cartelli indicatori riguardanti norme di circolazione, o di dare ai cartelli stessi qualsiasi forma e dimensione.

Nello stesso art. 1 (N. 11) è stata data facoltà alle autorità competenti di stabilire una linea di fabbricazione a distanza minore di m. 3 dal confine della strada, nella determinazione dei piani regolatori o di ampliamento, ovvero con apposita deliberazione. La stessa facoltà è stata data per la piantagione di alberi (N. 13, lett. *a*).

Per le trasgressioni ai divieti contenuti nell'art. 1 è stata ridotta la pena, che era l'ammenda da L. 100 a L. 3000, all'ammenda da L. 50 a L. 2000.

Art. 12 (nuovo). – *Obblighi dei concessionari.* — È imposto ai concessionari di ferrovie, tranvie, fili e cavi telefonici, elettrici, ecc., l'obbligo di osservare, nell'occupazione del suolo stradale, le condizioni e prescrizioni imposte dalle autorità per la libertà della circolazione e per la coesistenza dei vari usi stradali.

Art. 15. – *Siepi e piantagioni, visibilità.* — E' abrogato l'ultimo capoverso, che stabiliva la competenza dell'autorità giudiziaria per le controversie relative alle siepi e piantagioni sporgenti sulle strade e all'indennità relativa, essendo tale competenza quella normale.

Art. 18. – *Manufatti su canali artificiali.* — E' data facoltà al Capo del Compartimento della viabilità per le strade statali, e all'Ingegnere Capo del Genio Civile per le altre strade, di far ricostruire i manufatti in legname esistenti sui canali artificiali, quando presentino condizioni di insufficiente sicurezza.

Art. 19. – *Opere di sostegno.* — E' attribuito al Ministro dei LL. PP. per le strade statali, ed al Prefetto negli altri casi, il riparto delle spese necessarie per le opere di sostegno lungo le strade, secondo che servano a definire e sostenere i fondi adiacenti o a conservare, costruire e riparare le strade.

TITOLO II.

Circolazione dei veicoli, degli animali e dei pedoni.

Si nota la più esatta formulazione del divieto di sosta (art. 24), il divieto di sorpassare un veicolo mentre questo ne sorpassa un altro (art. 26) e qualche modifica nei requisiti costruttivi dei veicoli, nelle disposizioni sui velocipedi e sulla circolazione dei pedoni. In massima, però, le norme sono rimaste poco difformi dalle precedenti.

Art. 23. – *Libertà di circolazione.* — Per la circolazione sulle autostrade, per cui possono essere emanati i regolamenti speciali approvati con R. Decreto, l'ammenda massima è stata stabilita in L. 1000. E' stata anche precisata la facoltà dei Podestà di sospendere o limitare la circolazione sulle strade comunali e vicinali e sono state escluse da tale facoltà le traverse interne di strade statali e provinciali.

E' stato imposto ai Comuni (come è detto alla pag. 69 di questo Notiziario) l'obbligo di apporre cartelli o iscrizioni murali indicanti il nome dell'abitato (Comune o frazione) attraversato dalle strade.

Art. 24. – *Fermate ed ingombro sul suolo stradale.* — Il divieto di sosta, prima disposto in via generica e imprecisa, è stato ora limitato agli spazi determinati dagli Enti cui le strade appartengono, sempre quando non vi sia un

giustificato motivo e oltre il tempo occorrente. Da ciò deriva che la sosta dei veicoli è vietata solamente nei tratti di strada stabiliti dall'autorità e che, anche in questi tratti, è sempre possibile la sosta per giustificati motivi e per il tempo necessario.

Resta però fermo il principio che anche nelle strade in cui la sosta non è vietata, non si deve col veicolo arrecare impedimento alla libera circolazione, nè è consentita alcuna fermata nelle strade così anguste che la metà di esse non basti al passaggio di altri veicoli, tranne i casi di forza maggiore.

Nel caso di guasto del veicolo o di caduta totale o parziale del carico, oltre a rendere sollecitamente libero il passaggio ed a prendere le opportune cautele per la sicurezza del transito, è imposto l'obbligo che resti sul luogo il conducente o una persona incaricata fino a quando non sia tolto l'ingombro e reso libero il passaggio.

Il massimo dell'ammenda è ridotto da L. 200 a L. 100.

ART. 25. – *Custodia e vigilanza degli animali.* — Il massimo dell'ammenda è ridotto da L. 200 a L. 100.

ART. 26. – *Mano da tenere nella circolazione stradale.* — Il divieto di sorpassare altri veicoli è stato esteso a tutte le curve (non solo alle curve strette) e al caso in cui il veicolo da sorpassare stia sorpassando un altro veicolo (anche se questo è fermo?).

Il massimo dell'ammenda è stato ridotto da L. 200 a L. 50.

ART. 27 — *Cartelli indicatori.* — Agli enti che hanno l'obbligo di esporre i cartelli stradali, per indicare i tratti di strada interdetti, è prescritto di collocarli ad opportuna distanza. Sarebbe stato consigliabile che fosse imposto anche l'obbligo dell'opportuna altezza, in modo che i cartelli fossero leggibili da parte degli automobilisti che conducono autovetture chiuse.

ART. 28. – *Passaggi a livello.* — E' stato esteso l'obbligo dei cartelli per la indicazione dei passaggi a livello custoditi, facendo richiamo alla convenzione internazionale relativa.

Non è stata invece ben chiarita la questione della necessaria visibilità dei passaggi a livello, pur confermandosi l'obbligo relativo delle aziende ferroviarie, dal quale deriva la loro responsabilità, come è stato confermato con la circolare del Ministero delle Comunicazioni del 21 gennaio 1933, N. 54.

Nell'interesse della pubblica incolumità sarebbe stato più opportuno stabilire l'autorità a cui compete di accertare se la necessaria visi-

bilità dei passaggi a livello sia stata raggiunta. La citata circolare ministeriale devolve questo accertamento ai Circoli ferroviari per quanto si riferisce alle ferrovie in concessione.

Al semplice obbligo dei conducenti di veicoli e di animali di rallentare in prossimità dei passaggi a livello è stato aggiunto anche l'obbligo di fermarsi, *dove occorre*, senza impegnare il binario; anzi è stato molto aggravata la pena con l'ammenda da L. 100 a L. 500, mentre prima era da L. 25 a L. 200.

E' stato già osservato che la contravvenzione munita di così grave pena non è di sicuro accertamento, essendo il rallentamento sempre relativo alla velocità precedente del veicolo e non basato sull'apprezzamento soggettivo dell'agente che accerta la contravvenzione. La conseguenza di questo fatto sarà che, per sfuggire alla contravvenzione, i conducenti dovranno fermare il veicolo. Si ricorda a tale proposito che l'obbligo di arrestarsi fu imposto col R. Decreto-legge 4 settembre 1925, N. 1751, e fu eliminato nella redazione del Codice stradale del 1928 ora abrogato, perchè si ritenne che la fermata dei veicoli ai passaggi a livello porti di conseguenza l'ingombro dei passaggi stessi per un tempo maggiore ed il prolungarsi del pericolo.

ART. 29. – *Biforcazioni e incroci di strade.* — E' confermato il principio che il diritto di priorità a favore dei veicoli provenienti dalle strade situate alla destra è anche esteso alle strade dei centri abitati, ed è anzi tolta espressamente alle autorità comunali la facoltà di emanare prescrizioni contrarie.

E' sancita la precedenza, in qualunque attraversamento di linee tranviarie su strade, a favore del materiale circolante sui binari. Gli autobus di linee urbane entrano nelle norme comuni. Manca ancora la sanzione per la trasgressione alle norme della precedenza. Dovrà applicarsi quella dell'art. 114; ma le norme di precedenza, più che valore penale, hanno grande importanza per stabilire la colpa di molti scontri che si verificano agli incroci di strade.

ART. 33. – *Obblighi dei conducenti verso i funzionari, ecc.* — Questo articolo, che stabilisce l'obbligo dei conducenti di fermarsi all'intimazione degli agenti e di esibire ad essi la licenza di circolazione e le patente, lascia ancora non chiaramente risoluta la questione della pena da applicarsi nel caso di mancata esibizione dei detti documenti per non averli il conducente portati seco.

Mentre il 3° comma di questo articolo stabilisce per queste contravvenzioni l'ammenda da L. 25 a L. 200, l'art. 70, 1° capoverso stabilisce che chi circola con autoveicolo non accompagnato dalla licenza di circolazione è punito coll'ammenda da L. 20 a L. 100. Quale delle due punizioni è applicabile? Secondo le norme generali penali si deve applicare la pena minore.

Per la mancanza invece della patente, per la quale in nessun articolo della legge è stabilito l'obbligo per il conducente di portarla seco, non dovrebbe applicarsi alcuna pena, o tutt'al più, dovrebbe applicarsi l'ammenda da L. 25 a L. 200, stabilita dall'art. 33.

Per il passato si è dovuto purtroppo constatare come qualche magistrato abbia applicato per questa contravvenzione la pena stabilita per il reato di colui che circola senza aver ottenuta la patente, cioè dell'arresto da 6 mesi ad un anno e dell'ammenda da L. 1000 a L. 2000 (art. 96). Sarebbe stato perciò opportuna una precisazione nella legge.

ART. 36. – *Velocità.* — Pur confermandosi le norme precedenti per le cautele da usarsi nei riguardi della velocità dei veicoli, è stata modificata la dizione in modo che la velocità è dichiarata pericolosa non «a posteriori», ma come causa di pericolo; forse la nuova dizione potrà portare conseguenze giuridiche nell'accertamento della responsabilità penale e civile in caso di danno provocato da un veicolo.

E' poi espressamente ricordato di moderare la velocità in prossimità delle scuole, norma consacrata già nella convenzione internazionale di Ginevra.

L'ammenda è stata aggravata anche nei casi d'incroci di vie, di curve, d'insufficiente visibilità per qualsiasi causa.

Degli articoli 37, 39, 50, 53, che recano delle varianti, si è già parlato nello scorso fascicolo. Per ragioni di spazio, continueremo l'esame dei rimanenti in quello venturo.

Nuove strade in provincia di Aosta.

Con recenti deliberazioni sul miglioramento delle comunicazioni, il Rettorato della Provincia di Aosta, ha approvato fra l'altro, l'assunzione della manutenzione ordinaria della strada Aymaville-Cogne, in vista dello sviluppo turistico che questa zona sta conseguendo.

Il Rettorato ha inoltre approvato il progetto per la costruzione della strada di allacciamento del Comune di Rhêmes alla strada statale Aosta - Piccolo S. Bernardo.

Una nuova strada montana inaugurata in Piemonte.

E' stata inaugurata la nuova strada carrozzabile Col San Giovanni - Niquidetto, primo tronco di quella che, col venturo anno, dovrà allacciare, per il Colle del Lys, la Valle di Viù con la Val di Susa, Viù con Rubiana. Almese, Avigliana e Rivoli. La nuova strada si svilupperà, per 14 km. circa, tra i 1100 ed i 1300 m. sul mare, in una delle più attraenti e pittoresche regioni, nella ridente conca di Monte Civrari, e sarà strada turistica di sicuro avvenire, perchè servirà una zona di sports invernali e di caccia.

Due nuove strade inaugurate a Massa.

La via Aurelia è stata fiancheggiata, in provincia di Massa, da due nuove importanti strade: una a monte, l'altra a mare.

Il nuovo Lungomare si dirama da via Aurelia, in prossimità di Avenza e corre accosto al litorale, ininterrottamente, sino a Viareggio, dove si ricongiunge alla strada statale. Marina di Carrara, Marina di Massa; quella della Versilia e di Viareggio vengono per tal modo collegate direttamente al mare dalla nuova magnifica strada.

L'altra nuova strada che fiancheggia via Aurelia dalla parte a monte, si stacca dalla statale essa pure in prossimità di Avenza, e raggiunge Massa attraverso le popolose località di Candia e Castagnola.

La nuova via rappresenta, un notevole accorciamento, anche rispetto alla stessa strada statale, e serve inoltre a valorizzare una larga zona di territorio suggestivo, finora piuttosto scarsa di comunicazioni con il centro del Massese.

Una iniziativa popolare svizzera per l'allargamento delle strade alpine e dei relativi tronchi di accesso.

La Lega svizzera pel traffico stradale ha lanciato un appello popolare per l'amplificazione immediata, secondo piani prestabiliti, delle più importanti strade alpestri e delle relative strade di accesso. L'iniziativa venne accolta entusiasticamente da tutti gli Enti turistici, e tutti i cittadini svizzeri aventi diritto di voto sono stati invitati ad apporre la loro firma all'appello per farlo trionfare. L'iniziativa tende soprattutto a che le strade alpestri svizzere riacquistino la simpatia degli utenti della strada, in ispecie dei turisti e degli escursionisti. Con l'adattazione delle strade alpine alle esigenze del traffico moderno, il turismo automobilistico verso la Svizzera non farà che crescere e prosperare.

SPORT

I Littoriali della neve.

Indimenticabili giornate hanno passato a Cortina i goliardi italiani concorrenti ai Littoriali dell'Anno XII. Il formidabile impulso dato alle manifestazioni sportive dei nostri studenti, dai quali dovrà uscire l'aristocrazia del dilettantismo sportivo nazionale per le maggiori affermazioni in campo internazionale, va progressivamente maturando i suoi frutti, conquistando alla pratica degli sports invernali anche gli studenti di quegli Atenei e di quelle regioni che l'assenza di montagna e il dolcissimo clima anche invernale rende meno atti a simile pratica. Vi sono gruppi universitari che indubbiamente si trovano in condizioni di vantaggio rispetto ad altri: Torino, Milano, Trieste, Pavia e Venezia, oltre a vantare tradizioni sciatorie ben note, si trovano prossime alla catena alpina e quindi alle migliori stazioni dove si praticano più intensamente gli sports invernali ed hanno pertanto le maggiori probabilità di vittoria. Ma nello stesso tempo meraviglia veramente lo sforzo che tutti gli altri centri vanno compiendo per avvicinarsi ai G. U. F. più quotati. La tavola dei punti stabilita dal Comitato dei G. U. F. per la classifica generale si incarica di togliere il largo distacco che il punteggio delle diverse gare marca ora nella graduatoria dei valori; ed anche ciò è un merito organizzativo dei Littoriali.

Nell'Anno X in campo sciatorio si può dire che il dominio è stato di un solo uomo, di Guglielmo Holzner. Nell'anno successivo, a Bardonecchia la situazione cominciò leggermente a modificarsi: Holzner, il valoroso bolzanese che corre per il G. U. F. di Torino ha vinto nuovamente la gara di fondo, ma intanto si fanno innanzi Cobianchi e Guarnieri, i quali possiedono già qualche notorietà. Il pattinaggio che ha fatto l'anno scorso la prima apparizione ai Littoriali, ha i suoi vittoriosi in Trovati, Grossi e Clelia Guglielminetti.

Quest'anno a Cortina è entrata in vigore la formula di esclusione completa non solo dei seniori e degli appartenenti alla prima categoria, ma anche dei « Littori » degli anni precedenti. E' stato perciò il trionfo di vere reclute, taluna delle quali trovò modo di superare sciatori che in passato si eran distinti nel vasto campo nazionale.

La gara di discesa registra la vittoria di Bernardo Seeber del G. U. F. di Firenze. Si tratta di uno studente del secondo anno di agraria che ha cominciato sei anni fa a battere la montagna. Proviene dagli avanguardisti, fra i quali si era distinto vincendo nel 1929 i campionati toscani. Lo scorso anno fu secondo campione alla manifestazione rionale fiorentina all'Abetone. Sigfrido Huber del G. U. F. di Torino ha vinto la combinata discesa e *slalom*, mentre il fiumano Michele Lemdevai del G. U. F. di Trieste fu il trionfatore della gara di fondo. La gara di salto fu vinta da Giorgio Buoni del G. U. F. di Torino e la combinata fondo-salto da Mazzini Bonicchi dello stesso Ateneo. Infine lo Sci d'Oro del Re, vinto l'anno prima dai torinesi, toccò al G. U. F. di Milano per merito di A. Gallina, F. Pariani e V. Castelli. I nomi dei vincitori non sono però quelli degli anni scorsi; la massa di quattrocento sciatori ha espresso elementi nuovi che non solo sostituiscono i vittoriosi, ma migliorano i risultati e lo stile dei precedenti.

I Littoriali del ghiaccio furono favorevoli ai rappresentanti del G. U. F. di Milano, i quali hanno il vantaggio di potersi comodamente allenare al Palazzo del Ghiaccio nella loro città. I 500 m. furono vinti da Arnaldo Dall'Ovo, mentre Icilio Perucca trionfò nei 1500 m., e nei 5000 m. Della Beffa e Menardi vinsero il *bob*. Per l'*hockey* tre squadre rimasero alla pari e cioè le rappresentanze dei G. U. F. di Milano, Torino e Padova.

I titoli dei G. U. F. Littori per l'Anno XII toccarono a Milano sia per i Littoriali della neve, sia per i Littoriali del ghiaccio.

Sports invernali.

Nel mese di gennaio l'attività degli sciatori italiani è stata quanto mai intensa. A Madonna di Campiglio i goliardi gareggiarono per quattro giorni, eseguendo successivamente la gara di fondo a squadre, su 18 km., la gara di discesa, la gara staffette, quella di salto e quella di fondo per goliardi isolati.

La Coppa Gancia di salto veniva poi disputata a Dobbiaco (in essa risultava primo Ino Dallago di Cortina d'Ampezzo con salti di m. 31 e m. 33); ad Ortisei, su un percorso di 8 km.; e nello stesso giorno si svolgeva la Coppa Ringler. Una gara di discesa aveva luogo il 9 gennaio a Cortina d'Ampezzo (4 km. circa, con un dislivello di m. 845).

Tutta una serie di gare venne svolta il 14 gennaio. Ad Asiago, la gara di salto per universitari; al Passo dell'Abetone, il quarto Campionato universitario toscano di km. 15; a

S. Vigilio nei dintorni di Merano, la gara di fondo di 15 km.; la gara di salto a Bardonecchia; a Barzio il Trofeo Resnati; a Varallo la gara di fondo e la gara di salto.

Aveva poi ancora luogo la gara intitolata Doppio Giro di Cuneo; a Pavullo del Frignano la gara di fondo per la Coppa Giovanni Borelli; a Rieti la gara per il Trofeo Stoppani; a Monguelfo la gara di salto e nella vicina Villabassa la gara di fondo, di km. 20.

Molto interessante e confortata dalla presenza augusta del Principe di Piemonte è stata la riunione di Limone, nella quale venne fra le altre gare (a squadre, km. 17, individuale, di salto) disputata una prova di km. 11 circa, riservata agli ex-alpini di almeno 35 anni, intitolata « Gara Vecchie Penne ».

Ad Oropa ebbe vivo successo la gara nazionale per staffette e così al Mottarone quella di velocità di 3 km., di discesa, e di fondo di 8 km.

Una prova internazionale di salto ebbe luogo a Ponte di Legno e segnò la vittoria di Adolfo Badrutt dello S. C. Alpino di S. Moritz. Nello stesso giorno 28 gennaio si svolgeva a San Candido il Campionato nazionale per ufficiali in congedo su un percorso di 18 km.; a Pont Canavese la gara per la Coppa Bigagli (14 km).

Queste le gare principali; ma altre numerose hanno contribuito a tener desta l'attenzione degli appassionati in cento diversi convegni.

Motonautica.

Abbiamo già avuto occasione di segnalare i magnifici progressi ottenuti dal nostro non numerosissimo, ma qualitativamente cospicuo gruppo dei ferventi cultori della motonautica. Nel gennaio scorso il miglior riconoscimento è stato dato dalla presidenza stessa dell'Ente internazionale, l'U. I. Y. A., che ha voluto recare, in una simpaticissima adunata milanese, i segni del più vivo compiacimento e dell'ufficiale riconoscimento al Duca di Spoleto, Presidente benemerito. In tale occasione il signor Pierrard ha avuto occasione di constatare di persona tutte le iniziative e le benemerenze dei dirigenti della motonautica italiana, ma soprattutto l'ardente spirito di emulazione dei nostri piloti, i quali non si sono accontentati di aver fin dalla scorsa stagione battuto tanti *records* del mondo, ma intendono di migliorare continuamente i loro primati per portarli ad altezze difficilmente superabili.

Nel corso di quella adunata, dopo che il Pierrard ebbe consegnato nelle mani del Duca di Spoleto la grande Medaglia del Lavoro assegnata alla Reale Federazione Italiana Motonautica da parte della Union Internationale de Yachting Automobile, il Duca di Spoleto iniziò la premiazione con la consegna di tre diplomi di benemerenza della U. I. Y. A. ai *recordmens* del mondo, Principe Ruspoli, Ing. Cattaneo e Theo Rossi di Montelera, procedendo poi alla consegna dei premi ai vittoriosi dei Campionati e agli altri trionfatori di importanti gare.

Pochi giorni dopo, a conferma dell'alto spirito agonistico dei motonauti italiani, il Conte Theo Rossi conquistava il *record mondiale di fondo per idroscivolanti*. Infatti, sceso in acqua a Gardone il 24 gennaio, per quanto nella zona bresciana del lago trovasse un sensibile ostacolo alla sua marcia nell'onda morta, riuscì a battere di ben 16 km. il primato che era già suo. Infatti il suo « Andrea II » (S. I. A. I.-Isotta Fraschini) stabilì la media oraria di km. 97,633.

Motociclismo.

Il continuo crescente successo che ogni anno arride alla Esposizione del Ciclo e del Motociclo (di cui si parla anche in altra parte di questa Rivista) ha nello scorso gennaio messa sul tappeto l'opportunità di scegliere un edificio meno angusto di quello che ha fin qui ospitato l'annuale convegno dell'industria motociclistica e ciclistica.

Si è, per esempio, visto che in occasione della Rosa d'Inverno, che ha radunato a Milano un esercito di motociclisti (più di tremilacinquecento), i visitatori hanno potuto a malapena muoversi e molti dovettero rinunciare a quello studio dei prodotti esposti che rappresenta la ragione per la quale, nel cuore dell'inverno e cioè di una stagione assai poco propizia, si convocano tante entusiastiche folle di ferventi della motocicletta. Per queste ragioni e anche perchè gli organizzatori stessi hanno avvertito l'ammonimento c'è da ritenere che per il 1934 la Rosa d'Inverno venga indetta in vista della inaugurazione della nuova Sede della Mostra del Ciclo e del Motociclo.

Dopo la Mostra, lo sport motociclistico ha cominciato ad affinare la preparazione per le prove che sono ormai imminenti. Moltissime saranno quest'anno le Case le quali affideranno alle corse e alle prove di regolarità il collaudo e il confronto delle loro macchine. Perciò in questi ultimi mesi i migliori piloti italiani sono stati contesi fra i nostri fabbricanti, i quali hanno messo gli occhi su campioni stranieri. La Guzzi infatti si è assicurata i servizi di Woods e di

Nott, che monteranno la 250 cmc. italiana nelle corse internazionali. Stanley Woods è il vincitore delle principali corse del mondo ed il fantastico dominatore del Tourist Trophy dell'isola di Man.

Ciclismo.

La pausa invernale, che interrompe le corse ciclistiche su strada ma non arresta l'attività dei corridori di maggior richiamo scritturati all'estero, anche oltre oceano, per disputare corse di sei giorni o prove distinte col nome di *omnium* o di americane, è già stata interrotta fra noi proprio in questi giorni con corse di preludio che allineano i *routiers* di secondo piano. Anche se qualcuno fra gli assi potrà essere tentato di saggiare il suo grado di forma in qualche prova di scarso rilievo è soltanto con la *Milano-Sanremo* del 26 corr. che la stagione sarà ufficialmente aperta. Da quasi trent'anni tocca alla Milano-Sanremo e alla Parigi-Roubaix (quest'ultima sempre fissata al giorno di Pasqua), di segnare la ripresa nelle corse ciclistiche.

Svoltosi il primo atto sulle strade della riviera, che tanti episodi rivela del nostro ciclismo, dalla vittoria di Petit Breton ad oggi, le corse si susseguiranno con un ritmo intensamente accelerato per continuare nel *Giro d'Italia* prima e nel *Giro di Francia* poi, le due prove che riassumono i fasti del ciclismo di tante nazioni. Il primo avrà quest'anno un maggior rilievo per la scelta di un percorso più vario e più faticoso, per le due tappe a cronometro, e per l'intervento di un maggior numero di concorrenti stranieri. Per il Giro di Francia, la partecipazione italiana non sarà ufficiale. Dal 1907 ad oggi il Giro di Francia ha avuto una grande attrazione per i nostri sportivi, i quali non sanno persuadersi che le due vittorie di Bottecchia non debbano avere un seguito, da parte dei corridori italiani che pur hanno conquistato per il maggior numero di volte il Campionato del Mondo con i migliori loro esponenti.

Con la ripresa delle corse su strada si è conchiuso il ciclo delle prove attraverso la campagna, assai utile a tutti i partecipanti che con simili prove trovano mezzo di mantenersi in allenamento e di sviluppare le indispensabili qualità atletiche. Taluni dei nostri chiudono nei prossimi giorni il collaudo alla loro forma per le corse su strada, partecipando ad una corsa di sei giorni. Ma non per questo le prove italiane di *cross-country* hanno sofferto, chè masse cospicue si sono sempre trovate ai traguardi e a quelle eliminatorie regionali utili alla classifica del Campionato, che è stato vinto da Severino Canavesi. Interessante è stato negli scorsi mesi l'esperimento di far disputare la prova a cronometro e a partenze isolate, raggiungendo lo scopo di render più veloce la competizione.

Ippica.

Nella stagione invernale, mentre le corse al galoppo subiscono una pausa, lo sport ippico offre manifestazioni di trotto che assumono un'importanza veramente notevole. Da noi questa specialità dello sport del cavallo è in evidente e sensibile progresso. L'allevamento italiano dei trottatori produce ogni anno cavalli sempre meglio selezionati ed ormai non siamo più al cavallo di eccezione, ma possediamo giovani trottatori di qualità, in numero assai apprezzabile. Ciò non è soltanto provocato dalla maggiore e più diffusa passione per l'allevamento, ma deriva soprattutto dallo sforzo fatto dalle Società di corse che con i loro programmi riccamente dotati convinsero gli allevatori che i loro prodotti avrebbero facilmente trovato acquirenti sicuri di trovare sugli ippodromi un onesto compenso. Naturalmente il merito che noi abbiamo attribuito alle Società di corse deve esser diviso con i volonterosi scommettitori, i quali alimentano con il loro danaro tutto l'edificio ippico che non potrebbe reggersi se non vi fossero questi volontari contributi degli appassionati alle corse dei cavalli.

Tutto ciò non è soltanto il quadro della situazione delle corse al trotto, ma altresì e forse più di quelle del galoppo, le quali si dibattono anche fra le difficoltà di poter presentare programmi che richiamino nuovamente le masse di spettatori che in queste ultime stagioni si sono alquanto rarefatte.

Per ritornare alla parte essenzialmente sportiva delle corse, diremo che in gennaio, tanto a Roma quanto a Milano, sono continuate le prove di trotto agli ippodromi di Villa Glori e di San Siro con ottimo sport e con largo concorso di pubblico.

I nostri colori hanno tentato la sorte nelle prove internazionali sull'ippodromo francese di Vincennes con ottima vicenda. L'anziano *Hazleton* della scuderia Palazzoli con *Net Worth* della scuderia Faccioli, ha voluto ripresentarsi nel Premio d'America che lo aveva già visto vittorioso. Contro l'altro americano *Walter Dear*, appartenente a scuderia tedesca, che in Europa ha battuto già tutti i cavalli importati dall'America, *Hazleton*

ha fornito una corsa delle più brillanti, fra le migliori della sua carriera. In quell'occasione anche *Net Worth* faceva una corsa assai onorevole conquistando il quarto posto. Sullo stesso ippodromo di Vincennes coglieva un grande successo vincendo il Premio Cornulier 100.000 franchi, m. 2600 alla sella, il trottatore stellato della scuderia Gambi, montato da Martinelli. Il cavallo appartiene a Gianni Gambi, il valente nuotatore italiano che da qualche anno si impone in America nelle prove di nuoto sulle lunghe distanze e che può forse ritenersi oggi il più forte nuotatore di fondo del mondo.

Qualche puro sangue specialista delle corse ad ostacoli aveva tentato nelle riunioni di Nizza e di Cannes di cogliere importanti successi. *Zénobie*, *Gargnano*, *Calcio* e *Cervo* si sono anche distinti in prove di non primaria importanza, mentre la riunione di Tor di Quinto segnò in Italia il preludio alla ripresa delle corse al galoppo.

Pugilato.

Anacleto Locatelli ha battuto Kid Berg, secondo avversario da lui incontrato negli Stati Uniti con la massima facilità, dimostrando una volta ancora la sua qualità.

Fin dallo scorso mese è sbarcato agli Stati Uniti il campione d'Italia dei pesi piuma Vittorio Tamagnini che aveva pochi giorni prima di compiere la traversata strappato il titolo ad Otello Abbruciati nel corso di un combattimento svoltosi a Roma. Tamagnini è partito sotto la guida del procuratore Soresi, lo stesso che regola oggi le sorti di Carnera. Il Soresi era rimasto molto bene impressionato dell'arte pugilistica del giovane di Civitavecchia e volle consigliargli il viaggio nella lusinga di poter presentarlo sui *rings* americani, dove per altro gli avversari sono moltissimi. Il tentativo audace sarà il definitivo collaudo del nostro valoroso rappresentante.

Mentre questo numero della Rivista sarà in macchina, Carnera avrà già incontrato Loughran, avversario non pericoloso se non per la piccola statura che avrà costretto il campione del mondo alla fatica di far cadere dall'alto i suoi pugni con grave danno della guardia e della precisione dei colpi.

Nella Penisola il pugilato sembra vada riprendendo nel favore del pubblico. Oggi che i pugili si sono convinti che i tempi non sono più quelli del vitello d'oro e accettano di combattere con pretese oneste e logiche, c'è da sperare che le riunioni di Roma e di Milano possano avere un confortevole seguito. I promotori si sono messi di buona, se pur prudente, volontà e i pugili con rinnovata passione hanno dato luogo a combattimenti veramente interessanti. Tipica fu la riunione del 13 gennaio a Roma nella quale, come dicemmo, Tamagnini conquistò il suo campionato. Nella stessa occasione Ceccarelli dominò Bonaglia ai punti e Vincenzo Rocchi vinse pure ai punti Michele Palermo. Ed interessante fu la serata milanese nel corso della quale Aldo Linz metteva al settimo *round* k. o. Franki Martin.

All'estero fu significativo il successo colto a Berlino da Abbruciati contro il campione tedesco dei piuma Hans Schiller. Alla loro volta un gruppo di dilettanti riminesi battevano a Monaco la selezione di Monaco, a Straubing la squadra locale e a Innsbruck la rappresentativa di quella città.

Calcio.

In un'annata così densa di manifestazioni calcistiche, e il Campionato del mondo sarà certo il culmine massimo della passione di tutte le nazioni che praticano il gioco della palla rotonda, il ritmo delle contese è naturalmente accelerato e il Campionato italiano marcia a grandi giornate per conchiudersi il mese entrante con grandissimo anticipo in confronto degli scorsi anni. Le squadre di testa lottano non soltanto per il titolo che è la ragione stessa della contesa che domina lo sport nostro, ma anche per conquistare il diritto di partecipazione alla *Coppa Europa*, la quale non è soltanto una ambizione sportiva, ma anche un lucrosissimo affare. Infatti le partite di Coppa Europa rappresentano per le squadre qualificate la possibilità di disputare partite fra vedette del calcio europeo, con un fascino che è facile prevedere. Per la prima volta quest'anno, in luogo di due squadre per nazione, le ammesse saranno quattro, e perciò il nostro Campionato rimane combattutissimo perchè è alle quattro prime classificate che sarà demandato l'onore di rappresentar l'Italia nella grandissima competizione.

A fine gennaio l'Ambrosiana-Inter, dominata dal Napoli, perdeva due dei suoi quattro punti di vantaggio con i quali conduceva, davanti alla Juventus. La battaglia per il primato, in seguito a tale risultato assumeva un carattere di rinnovata incertezza a tutto vantaggio della competizione. Ma dietro alle due antagoniste, fra le quali sembra ormai stabilito che anche in questa stagione si debba disputare lo scudetto, sono diverse le squadre decise a contendersi il terzo e quarto posto

necessario alla qualifica per la Coppa. Infatti Bologna, Napoli, Milan, Roma e Pro-Vercelli potevano ritenersi ancora in lizza con fondate speranze.

Alla stessa data quattro erano sotto l'assillo della retrocessione. Il destino dei nero-stellati del Casale sembrava fin d'allora deciso, perchè la gloriosa Società piemontese che fu anche Campione d'Italia per il 1914, si trovava all'ultimo posto con dieci punti soltanto, mentre Padova, Alessandria e Genova con quindici punti si trovavano nelle maggiori angustie per sfuggire alla fatale retrocessione. Anche per la lotta nella retroguardia le prossime partite assumono un'interesse quanto mai acceso, tanto più che alcune delle squadre in pericolo hanno una anzianità, che, come per il Genova, risale al 1893, all'inizio cioè del calcio italiano.

Le classifiche a fine gennaio erano le seguenti Campionato di Divisione A: Ambrosiana-Inter punti 30, Juventus p. 28, Bologna p. 25, Napoli p. 24, Milan p. 23, Roma e Pro Vercelli p. 22, Lazio e Fiorentina p. 20, Triestina e Livorno p. 19, Torino, Brescia e Palermo p. 18, Padova, Alessandria e Genova p. 15, Casale p. 10. Divisione B – *Girone A:* Sampierdarenese punti 31, Pro Patria di Busto Arsizio p. 26, Vigevanesi p. 24, Catanzaro p. 20, Viareggio p. 19, Messina, Novara e Spezia p. 18, Seregno p. 17, Pavia p. 14, Cagliari p. 13, Legnano p. 12, Derthona p. 8. *Girone B:* Perugia e Modena punti 26, Bari p. 25, Foggia p. 22, Comense p. 21, Atalanta di Bergamo p. 20, Grion di Pola p. 18, Vicenza p. 16, Pistoiese p. 15, S. P. A. L. di Ferrara e Cremonese p. 14, Serenissima p. 13, Verona p. 10.

TRA I LIBRI

ARRIGO SOLMI. – *Discorsi sulla Storia d'Italia, con una introduzione, note illustrative e un indice dei nomi.* – Pagg. LXXIII-333. «La Nuova Italia» editrice, Firenze, dicembre 1933-XII: L. 26.

Questo volume, che l'illustre storico del Diritto Italiano dedica all'eletta Signora che gli è degna compagna, racchiude dieci discorsi pronunciati dall'A. in diversi luoghi e in diversi tempi, ma tutti fra il V e l'XI anno dell'E. F. Varî di argomenti — di cui qualcuno mirante a vaste sintesi, altri illustranti episodi staccati o singoli uomini dell'epoca del Risorgimento, come quello dedicato a Ciro Menotti e all'insurrezione del 3 febbraio 1831 o l'altro su Silvio Pellico e «Le mie prigioni» — essi potrebbero sembrare una semplice silloge senza carattere organico. Invece son tutti dominati da una tesi, o meglio da un principio che l'A. enuncia nella Prefazione e a cui egli giunse dopo decenni di larga preparazione storica e giuridica, quest'ultima soprattutto atta a chiarire coll'approfondito studio delle istituzioni la struttura unitaria e nazionale dell'Italia, saldamente formatasi nei tempi di Augusto, sopravvissuta alle invasioni barbariche, affermatasi nel periodo dei Comuni, mirabilmente fiorita nei secoli del Risorgimento e non sommersa dalle dominazioni straniere. Il Risorgimento non fece che riprenderne le fila, non mai rotte nell'ordine ideale anche se spezzate nell'ordine pratico. E l'Italia Fascista non è che la continuazione logica, la ripresa tradizionale dell'unità storica italiana nel tempo e nello spazio, il nuovo potenziamento di quella sua civiltà espansiva, a cui devono inchinarsi tutte le altre civiltà esistenti. Se questo concetto è apparso finora troppo raramente nella nostra storia, è perchè appunto gli storici italiani, ancorchè valenti, hanno inclinato ai periodi staccati e alle storie regionali, quando non si sono fermati ai dotti e pure utilissimi studî sulle fonti documentarie. Così all'Italia è mancata quella sua vera «storia nazionale» che possiamo invidiare ad altri Stati, la cui unità storica è di data più recente. Non parliamo poi delle Storie Generali in cui gli scrittori stranieri sanno far scomparire la storia d'Italia in minuti frammenti quasi sempre adoperati a metter in maggior rilievo l'importanza della loro nazione.

Il Solmi ha voluto far più rigorosamente risaltare questo concetto unitario premettendo ai suoi Discorsi una larga Introduzione che muove dall'origine imperiale dell'unità storica italiana e giunge fino ai giorni nostri. Una delle verità che evincesi da quella stringata sintesi è quella tante volte ripetuta: che l'Italia tardò tanto a ricomporsi in unità politica perchè l'intensa vita economica dell'età dei Comuni, e l'esasperata civiltà sboccante in tutta la forma del fasto nel Risorgimento, distolse i suoi cittadini dall'uso delle armi e li lasciò indifesi o peggio mal difesi da infidi mercenari, ripetendo la vicenda che aveva tratto a rovina l'Impero d'Occidente. Onde apparirà tutta la saggezza del Governo Fascista quando inquadra le giovani e giovanissime generazioni in corpi disciplinati e quasi propedeutici alla vita militare.

Conchiudendo, il libro del Solmi segna una traccia preziosa ai futuri storici d'Italia.

g. b.

MICHELE ROSTOVZEV. – *Storia economica e sociale dell'Impero Romano.* – Pag. 722 con 80 tavole ill. fuori testo. - Ed. «La Nuova Italia», Firenze, 1933-XI. - S. i. p.

L'edizione originale inglese del 1926, riveduta e ampliata dall'A., viene presentata nella versione italiana a cura dell'Ente Nazionale di Cultura, di cui è presidente il Prof. E. Codignola. Questo volume, più che una semplice versione, costituisce una terza edizione, che viene ad aggiungersi alla prima e a quella tedesca del 1931.

Nel rifiorire degli studi rivolti alle diverse fasi della civiltà classica, esso colma nel modo più completo fino a oggi raggiunto il desiderio lasciato agli studiosi dall'interrotta opera di Teodoro Mommsen. Alla sua ampia e profondissima preparazione culturale l'A. accoppia l'esperienza che gli deriva da una viva partecipazione alle recenti vicende storiche dell'Europa e, più ancora, della sua patria, esperienza di cui non ci sfugge la traccia nelle conclusioni forse un po' pessimistiche,

sebbene di altissimo valore scientifico. La versione italiana che, insieme cogli utilissimi e completi indici, è opera del Prof. G. Sanna, è ottima sia per chiarezza, sia per fedeltà. Precede alle prefazioni dell'A. una presentazione di Gaetano De Sanctis.

GÖSTA SÄFLUND. – *Le mura di Roma repubblicana.* – Saggio di archeologia romana. Un grosso volume di grande formato, di pag. XVI-278, con 28 grandi tavole f. t. e 72 ill. nel testo. - Skrifter utgivna av Svenska Institutet i Rom I (Acta Instituti Romani Regni Sueciae I). - Uppsala, 1932, Almquist e Wiksells. Senza indicaz. di prezzo.

E' questa l'opera amorosa e diligentissima di uno studioso svedese, conquistato dalla grandiosità di Roma, che attraverso ricerche pazienti sugli avanzi esistenti, attraverso gli appunti lasciati dal maestro della topografia romana, Rodolfo Lanciani della Biblioteca Vaticana, in base alle molte e originali osservazioni proprie, si è fatto a tracciare la descrizione minuziosa delle mura repubblicane dell'Urbe, esaminando il problema dal punto di vista della tecnica costruttiva e da quello storico topografico, per giungere poi alla connessione storico archeologica dei resti.

Problema non facile, ma, per quanto si può dire brillantemente risolto. L'opera, è vero, è scritta per gli archeologi, ma la lettura di alcuni capitoli, come ad esempio il IV della prima parte e il I della seconda, basta a rivelare un metodo severo. Del resto, la prova della serietà e della bontà del volume è data dal fatto che il libro di cui ci occupiamo inaugura la serie degli « Atti dell'Istituto Romano del Regno di Svezia », ricevendo con ciò una indubbia sanzione del suo valore.

A. MUNIER. – *Construction - décoration - ameublement des églises.* – Paris, Desclée, De Brouwer et C.ie, 1925-26; tre volumi rispettivamente di pag. 242, 274, 312 e rispettivamente con 248, 343, 367 ill. – *Un projet d'église au XX siècle.* – Stessi editori, pag. 328 con 192 ill.

Due opere eccellenti, che si completano a vicenda. La materia vi è distribuita così organicamente — e sia pure scolasticamente — che la consultazione è possibile e rapida, pur mancando nella prima un indice analitico, che certamente non avrebbe guastato. Libri preziosi tanto per gli studenti di architettura e in genere di tutte le arti (chè, con la decorazione delle chiese si passano in rassegna pittura, scultura e arti minori), quanto per le persone colte.

La prima opera è divisa in tre volumi: nel primo sono studiate le chiese nei secoli passati attraverso i vari stili; nel secondo, le chiese nell'epoca attuale, (ma sarebbe meglio dire in un passato molto vicino nel tempo ma notevolmente lontano nelle espressioni d'arte), e studiate dall'elaborazione del progetto e dalle fondazioni alla copertura del tetto; il terzo volume riguarda la decorazione e l'ammobigliamento delle chiese, ed è perciò il più interessante, perchè tratta una materia non facilmente accessibile alla media dei lettori. Molte le piante, moltissime le varie illustrazioni, però non tutte recenti.

La seconda opera si direbbe un seguito, un completamento della prima, un quarto volume reso necessario dalla rapida evoluzione dei tempi. Studia l'architettura delle chiese nell'epoca più a noi vicina; ma la vita anche nel campo dell'arte è oggi così tumultuaria e rapida, che il volume appare già superato dagli avvenimenti; progetti e costruzioni del 1930 ci sembrano già lontani e appartenenti alla storia. Questa seconda opera ha un materiale illustrativo migliore e più selezionato di quello della prima.

CARL EGGER. – *Die Eroberung des Kaukasus.* – Benno Schwabe und Co., Basilea, 1933: Fr. svizzeri 12,50.

Delineate le condizioni topografiche e alpinistiche della zona e la storia della sua esplorazione, il volume raccoglie relazioni di esploratori e alpinisti che per primi vinsero le principali vette della catena. Fra gli italiani figurano L. Gasparotto (la prima ascensione del Giulcì) e V. Ronchetti (dalla Valle all'Uilpata). Molte e belle fotografie, fra cui numerose dovute al nostro V. Sella, illustrano il volume. Interessante, sia per il geografo, sia per l'alpinista, l'elenco delle vette scalate fino al 1932.

GUIDE ITALIANE GRIEBEN. – Vol. 7: *Berlino e dintorni*, pag. 146, 12 carte e piante. – Vol. 8 *Budapest e dintorni*, pag. 128, 6 carte e piante. – Grieben, Novi Ligure, 1933-XI: L. 12 ciascun volume.

La nota Casa editrice tedesca di guide (oltre 200 volumi) ha iniziato da poco una serie di volumetti in lingua italiana, riguardanti i maggiori centri europei. I due volumi ultimamente pubblicati sono un adattamento dell'edizione tedesca. Per quanto ridotte di mole, le nuove guide riescono utili per una visita sommaria della città, tanto più che in lingua italiana non esistono oggi altre guide aggiornate di città estere. Assai curate le notizie di ordine pratico.

P. Barbieri. - *Come si giunse a Monte Nero;* G. Reisoli. – *La conquista di Plava;* I. Fiocca. – *D'inverno in trincea;* E. Marras. - *Sabotino;* A. Tosti. – *Monte Pasubio;* A. Ravenni e E. Battisti. – *La guerra sul ghiacciaio;* V. Carbone. – *La Brigata Tevere dal Carso al Piave;* C. Jaccini. – *Davanti a S. Martino del Carso colla Brigata Pisa.*

Sono i primi 8 volumi della «Collana di Monografie storiche sulla Guerra del 1915-1918, edita dall'Ufficio Storico dello Stato Maggiore.

Ogni volume, del costo di L. 5, contiene una viva ed esauriente descrizione degli avvenimenti bellici che si svolsero nella zona illustrata, ed è corredato da vedute e schizzi topografici. Per acquisti rivolgersi al Ministero della Guerra, Ufficio pubblicazioni militari, Roma (13).

Istituto Centrale di Statistica. – *VII Censimento Generale della Popolazione 21 Aprile 1931-XI.* – Vol. III, Fascicoli N. 7; *Provincia di Genova*, pag. 122, L. 10; 11, *Provincia di Bergamo*, pag. 58, L. 4; 60 *Provincia di Roma*, pag. 152, L. 10, Roma, Libreria dello Stato 1933-XII.

Vedono ora la luce i primi fascicoli del Vol. III del Censimento 1931. Ciascun fascicolo, dedicato a una provincia contiene alcune note illustrative cui seguono le tavole analitiche del censimento seguenti: famiglie e famiglie naturali secondo il numero dei membri; secondo il tipo e la composizione e il numero dei membri; secondo il sesso e la qualità dei componenti; popolazione presente secondo l'età, l'anno di nascita, il sesso e lo stato civile; secondo il luogo di nascita, i grandi gruppi di età e il sesso; popolazione presente in età di 10 anni e più secondo la professione o condizione, l'età e il sesso; non cattolici, secondo la religione e il sesso; stranieri, secondo lo Stato di appartenenza e il sesso; censiti, in età di 6 anni e più, che sapevano leggere; analfabeti secondo l'età, il sesso e le categorie professionali. Utile cosa ci sembra l'aver posto in vendita dei fascicoli separati relativi a ciascuna provincia, giacchè a molti può interessare di possedere per la propria provincia un'analisi demografica così ricca di dati senza procurarsi l'intera opera.

Italia Sacra. – *La chiesa di S. Francesco d'Assisi in Torino.* – Casa Editrice S.A.L.E., Torino: L. 15.

E' il 6° fascicolo del volume II della collezione diretta da Luigi Collino. La chiesa v'è illustrata nella sua storia e nel suo patrimonio artistico con minuziose e abbondanti notizie e con ricco materiale fotografico.

Ufficio Storico della R. Marina. – *La Campagna Navale di Siria del 1840.* – Studio su documenti inediti dell'Ammiraglio Ernesto Simion e del Cap. di Fregata Mario Nani Mocenigo. - Roma 1933 - XI: L. 10 (per i Soci della Lega Navale Italiana e del T.C.I., prezzo *speciale* di L. 4).

La pubblicazione, presentata al 21° Congresso per la Storia del Risorgimento Nazionale, narra un glorioso episodio della Marina austriaca, allora quasi tutta composta di Italiani, ed esalta la condotta tenuta dal bresciano Domenico Chinca, che nella presa di Saida ottenne la medaglia d'oro.

Istituto Nazionale di Economia Agraria. – *Lo spopolamento montano in Italia* – VI. *L'Appennino Emiliano-Tosco-Romagnolo*, a cura del Comitato per la Geografia del Consiglio Nazionale delle Ricerche e dell'Istituto Nazionale di Economia Agraria. Treves, Milano-Roma, 1934-XII, pag. 224, 8 carte e cartogrammi e 35 illustrazioni: L. 20.

Ai due volumi sulle Alpi Liguri-Piemontesi fa seguito questo dedicato al problema dello spopolamento nell'Appennino Settentrionale. La trattazione è dovuta ai Proff. A. R. Toniolo e U. Giusti per le note introduttive e riassuntive, al Prof. U. Toschi per la valle del Reno, al Dott. A. Dallera per le valli del Setta e del Savena, al Prof. M. Tofani per la valle del Santerno, al Dott. M. Bandini per le valli del Senio e del Lamone, al Dott. O. Passerini per quelle del Montone, Rabbi, Bidente e Savio.

Mario Bandini - Vasco Boccetti. – *Le Cascine dell'Appennino Toscano.* – A cura dell'Istituto Nazionale di Economia Agraria (Osservatorio di Economia Agraria per la Toscana), Firenze, 1933-XI, pag. 126.

Iniziato dal Boccetti e continuato poi dal Bandini, a cui si deve la massima parte dell'opera, questo studio esamina i diversi tipi di azienda agraria vigenti sull'Appennino Toscano in questa fase interessante della sua storia. In speciale rilievo viene messo il tipo del «podere a mezzadria» che, con movimento lentissimo e dipendente da molteplici fattori, si va trasformando e accostando al tipo che può chiamarsi della «cascina montana». Questo avviene attraverso la diminuzione della mano d'opera vivente sul podere, l'aumento dell'ampiezza dell'azienda, la riduzione dei terreni a seminativi che passano in parte ai foraggi, con conseguente aumento del bestiame allevato. Le conclusioni generali del Dott. Bandini meritano singolare attenzione.

Dott. RICHARD PFALZ. – *Bei Faschisten und Senussi (Mussolinis Kolonialpolitik in der Cyrenaika)*. – Un vol. di pag. 128, con 1 carta e 55 illustr., con elegante rilegatura editoriale in tela. – Max Möhring Verlag, Leipzig, 1933. Senza indicaz. di prezzo.

L'opera, che è dedicata al Col. De Agostini animatore e organizzatore di attività coloniali, è frutto delle osservazioni di tre successive visite fatte dall'A. alle nostre colonie libiche, nel 1927, 1928 e 1931; essa, oltre a costituire una simpatica e brillante descrizione del paesaggio, così costiero come dell'interno, della Cirenaica rappresenta anche, per mezzo di numerosi raffronti, un'acuta disamina della politica coloniale Mussoliniana, che ha condotto all'atterramento del potere dei Senussi e alla completa pacificazione della Colonia.

Dott.ssa DINA ALBANI. – *Indagine preventiva sulle recenti variazioni della linea di spiaggia delle coste italiane*. – An. Rom. Edit., 1933-XI.

Il Consiglio Nazionale delle Ricerche ha incaricato il Comitato Nazionale per la Geografia di eseguire indagini intorno alle recenti variazioni di spiagge italiane, affidando all'Istituto di Geografia Generale della R. Università di Pisa la direzione e il coordinamento delle indagini e la pubblicazione dei risultati. Mentre i ricercatori stanno lavorando sul terreno, esce questo primo volume che riassume i risultati dell'indagine preventiva dovuta all'inchiesta eseguita presso gli Uffici del Genio Civile, al confronto delle diverse edizioni di carte idrografiche e topografiche e allo spoglio delle pubblicazioni relative al fenomeno. In appendice è pubblicata la Guida-questionario preparata dal Prof. A. R. Toniolo per gli studiosi incaricati delle ricerche nelle diverse zone.

CRESCENZIO MILETTI. – *Per dove passarono le Aquile Romane* (Ponte Appiano o Ponterotto). – Pag. 45, con 10 ill. Pergola, Avellino, 1933-XII.

Mette in luce l'importanza dei ruderi di un ponte monumentale sul fiume Calore, Ponte Appiano o Ponterotto presso Benevento. Questo ponte, che apparteneva alla via Appia, trovasi in condizioni deplorevoli non solo per la sua età, ma anche per la rapina dei contadini, che ne asportano il materiale. Contro tale irriverente smembramento muove la penna l'A., desideroso di richiamare su questi avanzi l'attenzione e le cure della R. Soprintendenza alle Antichità della Campania e del Molise.

ISTITUTO GEOGRAFICO DE AGOSTINI. – *Calendario Atlante De Agostini 1934*. – Istituto Geografico De Agostini, Novara, 1934-XII: L. 10.

E' la 31ª edizione del notissimo calendario atlante tascabile. L'opera comprende un testo geografico e statistico-economico per ciascun Stato del mondo e 30 cartine (fra cui una nuova carta della Manciuria al 10 milioni), che costituiscono un completo Atlantino geografico mondiale seppure a scala molto ridotta.

GUGLIELMO QUADROTTA. – *Ricognizioni* – I. *Scrittori e Giornalisti della provincia di Frosinone*. – Arpino, Soc. Tipografica Arpinate, 1933: L. 5.

Questo « Quaderno della Rassegna del Lazio » contiene una rassegna di uomini, la cui attività si svolge nel campo delle lettere, delle arti, del giornalismo. Copiosi i dati biografici e bibliografici.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI - SERVIZIO IDROGRAFICO. – *Risorse idrauliche per forza motrice utilizzate e ancora disponibili.* – Vol. II, *Istria e bacini dall'Isonzo all'Agro*, con carte. – Libreria dello Stato, Roma, 1933-XI: L. 50.

OSCAR CROCETTI. – *Prontuario delle località dell'Alto Adige.* – Guida per l'avviamento delle corrispondenze postali. – Bolzano, 1933-XI, pag. 28, con 1 cartina delle comunicazioni postali dell'Alto Adige.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *Catasto Agrario 1929 - VIII.* – Fascicolo N. 16, *Provincia di Milano*, pag. 284; Fascicolo N. 47 *Provincia di Lucca*, pag. 62, Libreria dello Stato, Roma, 1933-XI: L. 15 ciascun fascicolo.

A. V. PELLEGRINESCHI – *Mozambico, Africa Orientale portoghese.* – Monogr. N. 7 della Camera di Commercio Italo-Africana, - Genova.

EMILIO LAVAGNINO. – *La Galleria Spada in Roma.* – N. 27 della serie «Itinerari dei Musei e monumenti d'Italia», pubblicata dalla Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti, Libreria dello Stato, Roma 1933-XI, pag. 40, 53 illustrazioni.

Sir DUNBAR PLUNKET BARTON. – *Un cadetto di Guascogna - Bernadotte.* – Traduzione del Magg. A. Bassi. Tipografia E. Schioppo, Via Gaudenzio Ferrari, 6, Torino, 1933-XI, pag. 343, con illustrazioni: L. 25.

Statistica dei Soci al 31 Gennaio 1934-XII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 gennaio 1934		N. 126 054
Soci annuali per il 1934 nuovi iscritti alla stessa data........		» 6 362
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1933.........	N. 219 534	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 gennaio 1934	» 982	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 gennaio 1934...........................	» 12 001	
		» 232 517
Presumibili rinnovi Soci annuali già iscritti nel 1933 che non pagarono ancora la quota del 1934 e presumibili nuove iscrizioni		50 000
Totale Soci.........		N. 414 933

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO PREZZO L. 1,80